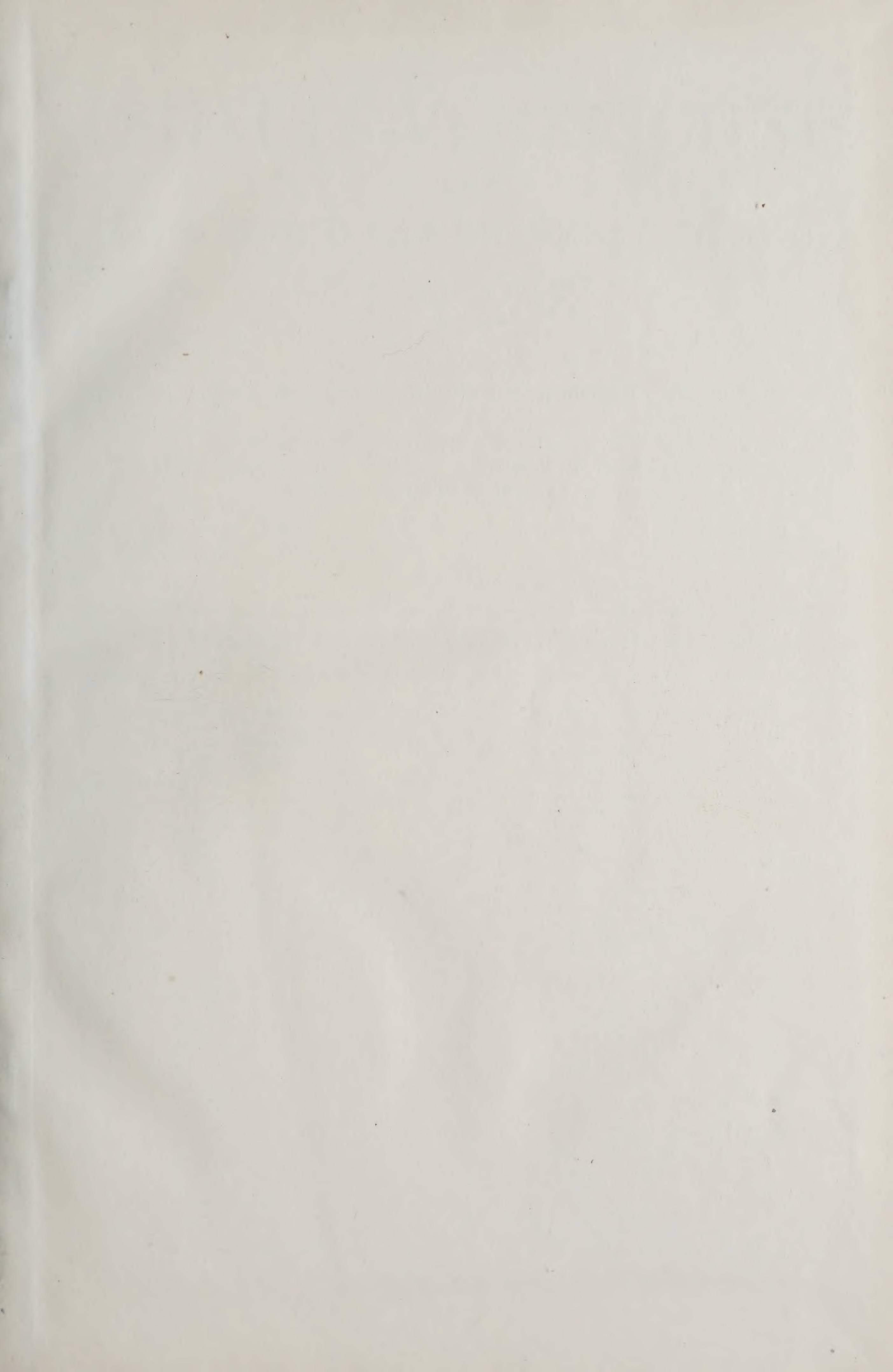
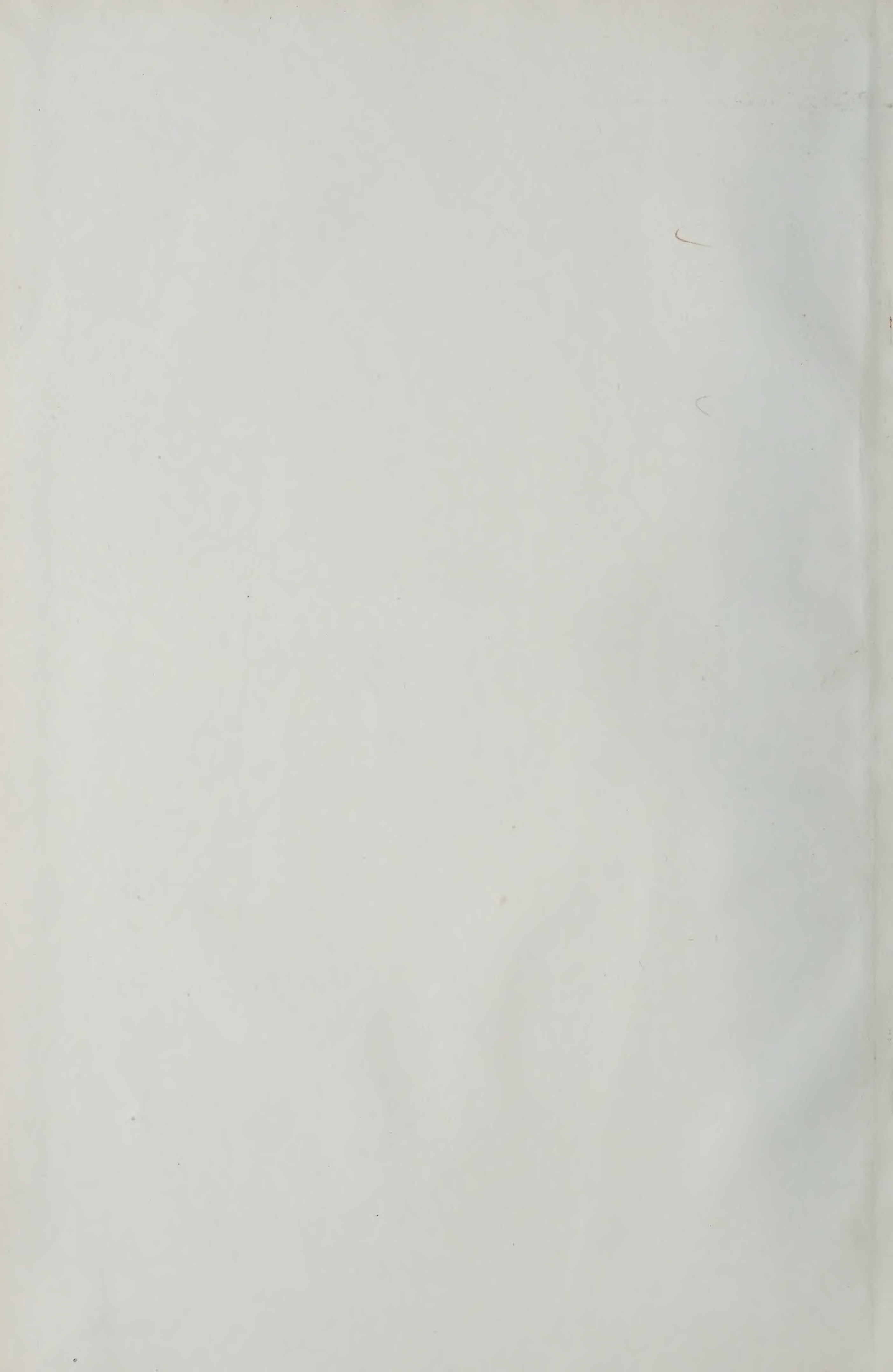










INHALTS-VERZEICHNIS

DER

ZEITSCHRIFT FÜR BINNENSCHIFFAHRT

1928

HERAUSGEGEBEN VOM

ZENTRAL-VEREIN FÜR DEUTSCHE BINNENSCHIFFAHRT EV., BERLIN NW 87

VORSTAND: GENERALDIREKTOR Dr. h. c. OTT, KÖLN / GEH. BAURAT PROF. Dr. ing. h. c. GEORGE DE THIERRY, BERLIN / SYNDIKUS ERICH SCHREIBER, BERLIN

XXXV. JAHRGANG 1928 (HEFT 1-24)

60. JAHRGANG DER „MITTEILUNGEN DES ZENTRALVEREINS"

SYSTEMATISCHES INHALTSVERZEICHNIS

I. ABHANDLUNGEN DES ALLGEMEINEN TEILS

A. Allgemeine Verkehrspolitik.

B. Deutsche Binnenschiffahrt.

1. Allgemeines.

2. Rhein und Nebenflüsse.

3. Donau.

4. Westdeutsche Kanäle und Weser.

5. Elbe.

6. Märkische Wasserstraßen.

7. Oder.

8. Ostpreußische Wasserstraßen.

C. Verkehrsstatistik.

II. AUTORENVERZEICHNIS.

III. DEUTSCHE BINNENSCHIFFAHRT*).
Alphabetisches Sachregister.

*) Siehe auch unter I.: „Abhandlungen des Allgemeinen Teils."

IV. AUSLÄNDISCHE BINNENSCHIFFAHRT.

Frankreich.

Schweiz.

Spanien.

Italien.

Donauländer.

Uebriges Ausland.

Niederlande.

Belgien.

V. INTERNATIONALE VERKEHRSFRAGEN.

VI. RECHTSFRAGEN DER BINNENSCHIFFAHRT.

VII. EISENBAHNFRAGEN.

VIII. VERBANDSNACHRICHTEN.

Zentralbüro der deutschen Binnenschiffahrt, Berlin.

Schiffahrts-, Kanal- und Schiffervereine.

Sonstige Vereine.

IX. PERSÖNLICHES.

1. Jubiläen, Auszeichnungen, Beförderungen usw

2. *Todesnachrichten.*

X. BUCHBESPRECHUNGEN.

Autoren-Verzeichnis.

Tätigkeitsberichte und Denkschriften amtlicher und privater Körperschaften.

Kalender, Jahr- und Nachschlagebücher.

Gesetzestexte.

Statistik.

Kartenwerke.

Verschiedenes.

XI. FIRMENNACHRICHTEN.

Deutsche Binnenschiffahrt.

Ausländische Binnenschiffahrt.

Seeschiffahrt.

Hafen- und Lagerhausgesellschaften.

Schiffs- und Schiffsmaschinenbau.

a) Deutschland.

b Ausland.

Hoch-, Tief- und Brückenbau.

Transportversicherung.

Banken.

Sonstiges.

XII. ZEITSCHRIFTENSCHAU.

XIII. BERICHT ÜBER DIE BETRIEBSLAGE DER DEUTSCHEN BINNENSCHIFFAHRT.

	1927		1928										
Monatsbericht für	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni/Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
Rhein	1/16	2/57	4/125	6/175	8/241	10/309	12/385	15/16,463	18/19,571	20/602	21/631	23/684	1/28
Neckar	1/16	2/57	5/156	6/175	8/241	10/309	12/385	15/16,765	18/19,571	20/602	22/654	24/704	1/28
Westd. Kanäle .	1/16	2/57	4/125	6/176	8/241	10/310	12/386	15/16,465	18/19,571	20/603	22/654	23/685	
Weser	1/17		5/156	7/200	8/242	10/310	12/386	15/16,466	18/19,571	20/603	22/654	24/704	1/29
Elbe	1/17	2/58	4/125	6/176	8/242	10/310	12/386	15/16,466	18/19,572	20/603	21/631	23/685	1/29
Oder	1/18	2/58	4/126	5/157	8/242	10/310	12/387	15/16,467		20/604	21/632	23/686	1/30
Ostpr. Wasserstr.	1/19	2/59		6/177	8/243	10/311	12/388	15/16,469	18/19,572	20/604	22/654	23/687	1/30
Weichsel	1/19 2/59	3/84		6/177	8/243			15/16,469			22/654		1/31
Memel										22/654			
Donau				6/176	8/244	10/309	12/388	15/16,469 (Juni)				22/655	1/27
Wasserstands-verhältnisse . .	1/20	2/59	4/126	7/200	8/244	10/312	12/388	15/16,470	18/19,572	20/604	22/655	24/704	1/31
Veröffentlicht in Z. f. B. Jahrgang	1928												1929

1928 Nr. 1 1. Januarheft

Zeitschrift für Binnenschiffahrt

Herausgeber: Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt e. V. Berlin NW 40 Herwarthstr. 3a
Fernsprech-Anschluss: Amt Hansa Nr. 2744, Nr. 2745 und Nr. 2755 • Telegramm-Adresse: Binnenfahrt, Berlin
Vorstand: Generaldirektor Dr. h. c. Ott, Köln / Geh. Baurat Prof. Dr. ing. h. c. de Thierry, Berlin / Staatsrat Dr. Ritter v Graßmann, München / Hauptgeschäftsführer: Syndikus E. Schreiber, Berlin NW 40, Herwarthstr. 3a

60. JAHRGANG DER MITTEILUNGEN DES ZENTRALVEREINS

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" erscheint zweimal monatl. u. ist Organ nachstehender Vereinigungen:

Brandenburgischer Oder-Verein, Frankfurt a. O. / Bremer Kanal-Verein, Bremen / Deutsch-Oesterreich-Ungarisch-Schweizerischer Verband für Binnenschiffahrt / Elbe-Ostsee-Kanal A.-G. Wismar Hamburger Verein für Flußschiffahrt / Hansa-Kanal-Verein, Bremen / Intern. Vereinigung z. Förderung des Rheines bis zum Bodensee / Kanalverein Berlin-Leipzig / Küstenkanal-Verein Oldenburg Nordschweiz. Verband f. Schiffahrt Rhein-Bodensee / Pommerscher Binnenschiffahrtsverein / Schlesischer Oderverein / Südostpreuß. Kanalverein e. V. / Südwestdeutscher Kanalverein f. Rhein-Donau Neckar / Verband für Kanalisierung der Mosel u. Saar / Verband zur Wahrung der märk. Schiffahrtsinteressen e. V. / Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr e. V. / Werra-Kanalverein zur Verbindung der Weser mit Main und Donau / Weser-Bund e. V.

Schriftleitung:
Berlin NW 40, Herwarthstraße Nr. 3a
Fernruf Hansa Nr. 2744-45-55, Tel.-Adr.: Binnenfahrt



Die in der Z. f. B. zur Veröffentlichung gelangenden Aufsätze gehen in das Eigentum des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V. über. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Herausgeber keine Verantwortung. Beantwortung von Anfragen und Rücksendung von Manuskripten erfolgt nur, wenn Rückporto beigefügt ist. Nachdruck einzelner Artikel ist nur mit Erlaubnis der Schriftleitung und unter Quellenangabe gestattet. **Bezugspreis** monatlich 2 Mark, nach dem Ausland monatlich 3 Mark. Einzelhefte kosten 1,25 M. **Anzeigen.** Die 4 gespalt. Millimeterzeile 20 Pfg. Bei Wiederholungen Rabatt laut Tarif. Etwaiger Erscheinungsausfall infolge höherer Gewalt oder Streiks berechtigt nicht zur Rückforderung des Bezugsgeldes.

Verlag:
Insel-Zeitschriften-Verlagsgesellschaft m. b. H.
Berlin S 14, Wallstr. 56, Fernruf F. 7 Jannowitz Nr. C 831

1927 – 1928

In wenigen Worten soll an der Jahreswende des vergangenen und des kommenden Jahres gedacht werden. Ein schweres Jahr war 1927 für die deutsche Binnenschiffahrt, ein schicksalvolles Jahr wird 1928 werden. / Der englische Kohlenarbeiterstreik 1926 war eine Episode, mit seinem Abflauen trat der chronische Krisenzustand des deutschen Binnenschiffahrtsgewerbes erschreckend in die Erscheinung. Durchschnittsfrachten-Index für die ersten 10 Monate des Jahres 1927: 108,5! Die Zahl allein genügt. / Was wir vom neuen Jahr erwarten? Wir erwarten, daß das Beratungsergebnis des „Drillings-Ausschusses" die Grundlage für eine zielsichere deutsche Verkehrspolitik schaffen wird, daß die Erkenntnis der volkswirtschaftlichen Berechtigung und Notwendigkeit der deutschen Binnenschiffahrt Gemeingut a l l e r verantwortlichen Instanzen wird, wir erwarten, daß Regierungen und Parlamente endlich einmal zu der Einsicht gelangen, daß ein Torso in der Reichswasserstraßenverwaltung den Anforderungen nicht gerecht werden kann, die die komplizierten Fragen der deutschen Verkehrs- und Wirtschaftspolitik an sie stellen — und daß Regierungen und Parlamente daraus die Folgerung ziehen. / Und wir wünschen und hoffen, daß das deutsche Binnenschiffahrtsgewerbe die Hemmungen überwindet, die den Weg in eine bessere Zukunft versperren, daß das Jahr 1928 uns eine e i n i g e deutsche Binnenschiffahrt bringen möge, die in der Lage sein wird, aus eigener Kraft sich im gesunden Wettbewerb zu behaupten. / Von der volkswirtschaftlichen Notwendigkeit einer starken deutschen Binnenschiffahrt, eines planmäßig und zielbewußt ausgebauten, und so erst voll leistungsfähigen deutschen Wasserstraßennetzes überzeugt, wollen wir die Arbeit des neuen Jahres dem hohen Ziele widmen, das der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" in nunmehr 55 Jahren Richtschnur war, der Hebung und Förderung der deutschen Binnenschiffahrt. Mögen die Arbeiten des neuen Jahres zu einem Ergebnis führen, das an der Jahreswende 1928/29 einen lichtvollen Ausblick ermöglicht in eine bessere Zukunft.

Schriftleitung der Zeitschrift für Binnenschiffahrt.

Die Treidelschwebebahn

Von Geh. Baurat Prof. Dr. Ing. h. c. de Thierry, Berlin

Durch den Vortrag, den der Erfinder der Treidelschwebebahn, Herr Regierungsbaumeister a. D. Arthur H. Müller im Jahre 1926 im Zentralverein hielt und der in Z. f. B. 10/1926, 409 veröffentlicht worden ist, sind die Mitglieder des Zentralvereins über das Wesen der Erfindung unterrichtet. Neuerdings hat Herr Müller in einer Denkschrift „Die Treidelschwebebahn. Das Schleppmittel der Zukunft auf Binnenwasserstraßen*) die technischen und wirtschaftlichen Grundlagen seiner Erfindung eingehender als es im Rahmen der bisher veröffentlichten Vorträge möglich war, niedergelegt und der Oeffentlichkeit zugänglich gemacht.

Diese Veröffentlichung stellt zweifellos einen bedeutungsvollen Beitrag in der Frage des Schiffahrtsbetriebes auf unseren Kanälen dar, ihre weitgehendste Verbreitung in den Kreisen der Interessenten der Binnenschiffahrt ist daher zu wünschen.

Man muß sich vergegenwärtigen, wie zielbewußt die Reichsbahn, neben den sonstigen gegen die Binnenschiffahrt gerichteten tarifarischen Maßnahmen, bestrebt ist, durch technische Vervollkommnung ihres Betriebes (es sei nur auf die Fortschritte im Lokomotivbau und die Verwendung größerer Güterwagen hingewiesen) eine wirtschaftlichere Ausgestaltung der Güterbeförderung auf der Eisenbahn zu erzielen. Diesen Fortschritten gegenüber muß man sich die Schwerfälligkeit und Rückständigkeit, wenn nicht gar offenkundige Abneigung gegen Verbesserungen, die einen besseren Wirkungsgrad der Binnenschiffahrt anstreben, entgegenhalten. Man gelangt hierbei zu der betrübenden Erkenntnis, daß die Zukunft der Binnenschiffahrt von schweren Gefahren bedroht ist. Mit dem Bau neuer Kanäle ist der Binnenschiffahrt nicht zu helfen, wenn man nicht wirksame Maßnahmen ergreift, um die Frachtkosten zu ermäßigen. Die Verwendung von Fahrzeugen größerer Tragfähigkeit ist bei bestimmten Massengütern zweckmäßig, aber die Erfahrung auf den amerikanischen Wasserstraßen lehrt uns, daß darin zweifellos nicht die Rettung der Binnenschiffahrt liegt. So weist der Großschiffahrtsweg des Staates New York im Jahre 1926 einen Gesamtgüterverkehr von 1 935 278 t auf. Obwohl der Kanal seit dem Jahre 1918 von Kanalschiffen von 2 000 t Tragfähigkeit befahren werden kann, liegt der Schwerpunkt des Verkehrs in der Verwendung von Schiffen von 300 t und 500 t Tragfähigkeit.

Der Ausbau unseres Kanalnetzes für Schiffe von 1 000 t Tragfähigkeit hat, günstigste Querschnittsgestaltung vorausgesetzt, vor allen Dingen den Vorzug der Verminderung des Schleppwiderstandes zur Folge, weil die Schleppkosten abnehmen, je günstiger das Verhältnis zwischen eingetauchtem Schiffsquerschnitt und benetztem Kanalquerschnitt ist. Alle bisherigen praktischen und theoretischen Untersuchungen haben jedoch dargetan, daß bei der gegenwärtigen Schlepperei mit Dampfschleppern eine wirksame Herabsetzung der Frachtkosten nicht zu erreichen ist. Die Liegekosten können zum Teil durch Abkürzung des Hafenaufenthalts vermindert werden und es ist anzuerkennen, daß durch zweckmäßigere Ausrüstung unserer Binnenhäfen und durch organisatorische Maßnahmen mancher Fortschritt auf diesem Wege erzielt worden ist. Alle Bemühungen, eine Senkung der Frachtkosten durch eine raschere Umlaufszeit der Schiffe zu erzielen, muß jedoch an der mit einer wirksamen Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit verbundenen, unverhältnismäßigen Steigerung der Schleppkosten bei Dampfbetrieb scheitern.

Ich stimme der von Herrn Müller im fünften Abschnitt seiner Denkschrift an der Ufertreidelei geübten Kritik in allen Teilen zu. Die Anhänger dieser Treidelei weisen zwar auf allerlei Mittel hin, mit denen die Nachteile gemildert werden können, die dem Uferanlieger, der diese Eigenschaft in Wirklichkeit preisgeben muß, in dem Augenblick, in dem der Treidelweg zwischen seinem Grundstück und dem Kanal als Hindernis oder mindestens als Erschwernis des Querverkehrs eingeschoben wird, erwachsen.

Wer an einem Schiffahrtskanal ein industrielles Unternehmen errichtet, tut es, um unbeschränktes Verfügungsrecht über das Ufer zu haben. Die Ausübung dieses Rechts wird bei der Ufertreidelei unter bestimmten Voraussetzungen geduldet und manche Betriebe mögen diese Bedingungen vielleicht erträglich sein, sie stellen aber nichtsdestoweniger gewissermaßen eine hypothekarische Belastung des durch den Treidelpfad vom Kanal abgeschnittenen Grundstücks dar. Der Vorteil, den die Treidelschwebebahn gegenüber der Ufertreidelei gewährt, ist unbestreitbar und sehr schwerwiegend.

Im vierten Abschnitt führt Herr Müller aus, daß durch seinen Vorschlag eine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit des beladenen Schiffes bis auf etwa 6½ bis 7 km möglich ist. Es ist zuzugeben, daß unter gewissen Umständen so hohe Geschwindigkeiten erreicht werden können. Die Beseitigung des Angriffs der Schiffsschraube auf die Sohle würde in Dichtungsstrecken schon genügen, die Einführung der Ufertreidelei zu rechtfertigen. Man darf jedoch nicht außer Acht lassen, daß die Steigerung der Fahrgeschwindigkeit im begrenz-

*) Verlag Boysen & Maasch, Hamburg.

ten Kanalquerschnitt von der Schiffsform, aber auch von dem Verhältnis zwischen eingetauchtem Schiffsquerschnitt und Profilgröße, wie auch von der Wasserspiegelbreite des Kanals abhängt.

Wir betrachten heute einen wirksamen Schutz der Kanalböschungen gegen die Angriffe der Brandungswelle als unbedingtes Erfordernis. Engels Versuche und Kreys theoretische Untersuchungen haben übereinstimmend dargetan, daß der Schleppwiderstand durch Einschränkung der Wasserspiegelbreite vermindert werden kann und daß die günstigste Wirkung in dieser Beziehung durch eine senkrechte Uferbefestigung erzielt werden könnte. Ich glaube, daß, in vielen Fällen wenigstens, die Bedenken hoher Anlagekosten senkrechter Uferbefestigungen durch die damit erzielbaren Vorteile reichlich ausgeglichen werden könnten. Jedenfalls würde bei senkrechtem Uferschutz die Wirkung der Brandungswellen sehr wesentlich gemildert und damit die Erzielung höherer Fahrgeschwindigkeiten tatsächlich ermöglicht werden.

Als Vorzug seines Verfahrens führt Herr Müller auch die Möglichkeit von Nachtbetrieb auf unseren Kanälen an. Der Großschiffahrtsweg des Staates New York ist, meines Wissens, von den Seekanälen abgesehen, der einzige Schiffahrtskanal, auf dem die Schleppzüge im Tag- und Nachtbetrieb verkehren. Die Zukunft unserer Binnenschiffahrt hängt von der Steigerung ihrer Leistungsfähigkeit ab, wir werden also früher oder später an die Forderung der Einführung des Tag- und Nachtbetriebes auf unseren Kanälen herantreten müssen. Kein Schleppsystem bietet nach dieser Richtung so große Vorteile, wie die Treidelschwebebahn.

Von allen an der Binnenschiffahrt interessierten Stellen wird zugegeben, daß deren Leistungsfähigkeit durch den Wettbewerb der Eisenbahn ernstlich gefährdet ist. Um so unbegreiflicher ist es, daß es nicht möglich sein sollte, die Mittel aufzubringen, um durch vergleichende Versuche auf einem unserer Kanäle zu einem ganz einwandfreien Urteil über die Vor- und Nachteile der beiden im Vordergrunde der Erörterung stehenden Verfahren zu gelangen. Warum wird z. B. das Ein- und Ausschleppen von Fahrzeugen bei den Schleusen, das bisher noch keineswegs vollkommen befriedigend gelöst ist, nicht durch einen Versuch mit der Müller'schen Treidelschwebebahn geklärt?

Mit den Klagen über den Niedergang der Binnenschiffahrt ist hier ebenso wenig gedient wie mit langen und an sich sehr treffenden schriftstellerischen Leistungen.

Taten sollten endlich anstelle theoretischer Erörterungen treten und es ist wirklich an der Zeit, daß ein Versuch mit der Treidelschwebebahn gemacht wird.

Verkehrsprobleme der Gegenwart

Am 29. Oktober 1927 tagte die Friedrich List-Gesellschaft in der Handelskammer zu Berlin. Nach einleitenden Worten des Vorsitzenden, Professor Dr. Harms, und einem Vortrag des Professors Dr. Lenz, der dem Lebenswerk Friedrich List's gewidmet war, sprach der Direktor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Staatssekretär a. D. Vogt, über „Verkehrsprobleme der Gegenwart". Seinen Ausführungen lagen nachstehende Thesen zu Grunde:

Die Reichsbahn ist Dienerin der deutschen Volkswirtschaft, aber auch ihr Glied, ist also ebenso wie die übrigen Teile der Volkswirtschaft zur wirtschaftlichen Betriebsführung verpflichtet. Daraus ergeben sich folgende Gesichtspunkte:

Die Reichsbahn muß ihr Tarifsystem der neuen Struktur der deutschen Volkswirtschaft anpassen:

Die neue Struktur der deutschen Volkswirtschaft charakterisiert sich

1. durch eine *erhebliche Auseinanderziehung des gesamten Preisniveaus* gegenüber der Vorkriegszeit:

   Bei wiedererreichtem bezw. vielfach sogar unterschrittenem Preisniveau der Vorkriegszeit für manche Güter sind andere Güter derart verteuert, daß der Großhandelsindex rund bei 140% steht. — Daher Auseinanderziehen des Gütertarifs von 4 auf 7 Frachtpreisklassen erforderlich.

2. durch *Kapitalknappheit:*

   Daher vielfach knappere Eindeckung, geringerer Bezug im einzelnen Falle: Notwendigkeit von rund 5 und 10 t — Nebenklassen neben der eigentlichen Wagenladungsklasse von 15 t.

3. *durch Gebietsverluste des Friedensvertrages:*

   Bei fast gleich gebliebenen Entfernungen zu den Randgebieten, aber Einschnürungen der mit dem deutschen Zentrum verbindenden Gebiete mußte Staffeltarifsystem eingeführt werden.

4. *durch außerordentliche Labilität der Verhältnisse:*

   a) Die deutsche Volkswirtschaft ist so empfindlich, daß zu ihren Gunsten der Systematik des Tarifes, wenn auch in beschränktem Umfang, Zwang angetan werden muß:

   Abfertigungsgebühren, die systematisch an sich auf alle Entfernungen gleich hoch sein müßten, sind auf nähere Entfernungen als 100 km staffelförmig ermäßigt.

   b) Die Standortsbedingungen sind in der Nachkriegszeit noch nicht geklärt. Künftiger Sitz der Industrien steht vielfach noch nicht fest. Große Gebiete sind im Ab- oder Aufbau. Daher viele örtliche oder gebietliche Tarifmaßnahmen erforderlich.

5. *durch wesentliche Veränderungen in den Beziehungen der verschiedenen Transportunternehmungen zueinander:*

   a) Erfolgversprechende Entwicklung des Luftverkehrs führt zur Zusammenarbeit zwischen Reichsbahn und Flugzeug. Flugeisenbahnverkehr.

   b) Ueberlegenheit des Kraftwagens, namentlich hinsichtlich Abfertigung und Verpackung, zwingt teils zur Abgabe, teils zur Teilung des Verkehrs zwischen Kraftwagen und Eisenbahn. Letztere vollzogen entweder im Wege organisatorischer oder verkehrstechnischer Vereinbarungen über Teilung des Verkehrs, oder im Wege der praktischen wirtschaftlichen Auswirkung der beiderseitigen Tarife.

   c) Zwischen Wasserstraße und Reichsbahn vereinbarungsmäßige Verkehrsteilung nicht angängig, da die Wasserfracht nicht gebunden werden kann.

   Verkehrsteilung zwischen Wasserstraße und Eisenbahn bleibt daher am besten der Auswirkung der Vorzüge der beiden Verkehrsmittel selbst überlassen. Reichsbahn soll zur Aufstellung von Binnenumschlagtarifen nur angehalten werden, wenn diese aus allgemeinen volkswirtschaftlichen Gründen (z. B. Interessen der deutschen Landwirtschaft, Industrie oder Handel) wünschenswert ist.

   Andererseits sollen die Reichsbahn und die Schiffahrt durch Konkurrenzmaßnahmen ihren alten Besitzstand gegenseitig nicht willkürlich schädigen. Freie gleiche Behandlung beider Verkehrsmittel wird diesen, wie ihren bisherigen Verkehrsbesitz, auch für die Zukunft Anteile am entstehenden Mehrverkehr sichern.

6. *durch eine übermäßige Vermehrung der Verkehrsmittel.*
   Die Grenzen der Wirtschaftlichkeit, die sich für Luft- und Autoverkehr herausbilden werden, sind zur Zeit nicht mit Sicherheit erkennbar. Daher Vorsicht bei Aufwendung neuen Kapitals. Keine Vergrößerung des Eisenbahnnetzes, wenn eine Aufschließung von Wirtschaftsgebieten durch andere Verkehrsmittel wirtschaftlicher ist; keine neue Autostraßen, ehe feststeht, daß Autostraße und Eisenbahn zusammen größeren Ertrag schaffen. Im Wasserstraßenverkehr droht der Neubau von Kanälen die Wirtschaftlichkeit des deutschen Verkehrswesens zu erschüttern, zumal die Verkehrsmengen der Vorkriegszeit bei Eisenbahn und Wasserstraße noch nicht wieder voll erreicht sind und auch nicht in demselben Maße steigen werden.
7. *durch eine verschärfte Konkurrenz des Auslandes auf dem Verkehrsgebiete.*
   a) Die Reichsbahn muß sich den Verkehr durch Deutschland oder auf längeren deutschen Strecken erhalten. Daher Wettbewerbsfrachten für die betreffenden ausländischen Güter auf deutschen Strecken, was ohne Schädigung deutscher Interessen möglich ist.
   b) Der Wettbewerb fremder Seehäfen zwingt dazu, die Seehafentarifpolitik der Vorkriegszeit aufrecht zu erhalten.

Schlußthese.

Wenn auch die deutsche Reichsbahn in erster Linie die Interessen der deutschen Volkswirtschaft zu wahren hat, so muß sie sich doch auch auf dem Verkehrsgebiet kaufmännisch einstellen:

> abgesehen von möglichster Herabsetzung ihrer Selbstkosten muß die Reichsbahn Verkehrswerbung im Personen- und Güterverkehr treiben, nicht nur durch Reklame, sondern auch, trotz Rücksichtnahme auf ihre finanziellen Verpflichtungen, durch Leistungen.

*

Staatssekretär a. D. Vogt dankte zunächst der Friedrich List-Gesellschaft für die Veranstaltung, da sie eine Gewähr biete, daß erkannt werde, welches die für die Allgemeinheit wirtschaftlichste Lösung der Verkehrsprobleme sei. Seinen Ausführungen stellte er voran, daß die jetzige Politik der Reichsbahn keine Abweichung gegenüber der früheren darstelle. Auch früher hätte die Bahn nach gesunden kaufmännischen und privatwirtschaftlichen Grundsätzen handeln müssen. Finanzpolitisch liege nur der Unterschied vor, daß jetzt auf Grund des Londoner Abkommens die Ueberschüsse, die die Bahn abwerfe, der Wirtschaft entzogen werden, während sie ihr früher wieder zugeführt worden seien.

Die Punkte 1 bis 4 wurden in tarifpolitischen Erörterungen zusammengefaßt, die naturgemäß nicht viel Neues bringen konnten. Sie wurden durch ein reichhaltiges Material unterstützt, das den Teilnehmern vorgelegt war. Es enthielt Angaben über die Großhandelspreise wichtiger Waren, die die ganz verschiedenartigen Preissteigerungen gegenüber 1913 erkennen ließen, ferner zahlenmäßige und zeichnerische Angaben über die Spannungsverhältnisse der Frachtsätze (Horizontal-Staffel und Vertikal-Staffel), Vergleiche der Abfertigungs- und Streckensätze mit der Vorkriegszeit, Tarifbeispiele zur Frage der Standortbedingungen sowie Uebersichten über die bestehenden Binnenumschlagstarife (30), die im besonderen für den Donau-Umschlagsverkehr geltenden (52), sowie die Seehäfenausnahmetarife (71). Von besonderem Interesse aus diesem Teil des Vortrags war die Auffassung, daß die Reichsbahn keinen reinen Werttarif habe, ihre Tarife vielmehr die Selbstkosten in weitem Umfange berücksichtigen. Von der wichtigsten Aenderung gegenüber der Vorkriegszeit, der Einführung des Staffeltarifs, wurde gesagt, daß er der durch die Beschneidung des Reichs an seinen Grenzen geschaffenen neuen Wirtschaftslage habe Rechnung tragen müssen, wobei auf die Trierer Ecke und den Wegfall des Saargebiets besonders hingewiesen wurde. Die durch den Staffeltarif verursachten Wettbewerbsverschiebungen seien erst nach der Inflation sichtbar geworden. Eine nochmalige Verschiebung könne der Wirtschaft nicht zugemutet werden. Staatssekretär Vogt bekannte sich zu dem Grundsatz, daß die Reichsbahn sich Rationalisierungsbestrebungen der Wirtschaft nicht entgegensetzen dürfe, machte aber doch einen starken Vorbehalt hinsichtlich der Zulassung weiterer Werksbahnen, wo die Bedienung des Verkehrs durch die Reichsbahn bereits erfolgen kann. Die Notwendigkeit der Uebereinstimmung zwischen der Tarifpolitik der Reichsbahn und der allgemeinen Handelspolitik wurde betont.

Zu Punkt 5 sprach sich der Vortragende dahin aus, daß viel Nationalvermögen auf der Landstraße vergeudet werde. Das Wettbewerbsverhältnis gegenüber den Wasserstraßen sei wesentlich komplizierter geworden. Vor dem Kriege seien die Verhältnisse auf Grund der Tatsache, daß verschiedene Staatsbahnsysteme bestanden, in den einzelnen Ländern ganz verschieden gewesen. Preußen habe Wasserstraßen eisenbahnseitig nie besonders unterstützt. Ein Ausnahmetarif von Kohle für Oberschlesien—Berlin sei s. Zt. nur nicht gemacht worden, weil der Wettbewerb der englischen Kohle auf dem Berliner Markt grundsätzlich nicht aus geschaltet werden sollte, nicht aus Rücksicht auf die Schiffahrt. Für Oberschlesien habe ein Erzeinfuhrtarif bestanden, aber nicht für die Abfuhr von Kosel-Hafen nach den Hütten. Umschlagstarife seien grundsätzlich nicht gewährt worden, nur im Wettbewerb gegen Bayern und Württemberg (Umschlag von Kohle in Gustavsburg). Der Vortragende hob besonders hervor, daß Umschlagstarife in Verbindung mit Seehäfentarifen nie gemacht worden seien. Preußen habe zwar Wasserstraßen gebaut, in der Annahme, daß sie der Verkehr benötige, und daß auf ihnen wirtschaftlicher gefahren werden könne. Durch Einführung eines Schleppmonopols und durch Schiffahrtsabgaben sollten Verkehrsverschiebungen zwischen Schiffahrt und Eisenbahn indessen möglichst gering gehalten werden. (In dieser Auffassung der früheren preußischen Verkehrspolitik dürfte ein Widerspruch liegen ähnlich dem, der in der These 5 c, 1. und 3. Absatz, enthalten ist.) Demgegenüber sei in Sachsen und Süddeutschland anders verfahren worden, aber unter dem Gesichtspunkt, Verkehr auf die Eisenbahnen der betreffenden Länder zu ziehen.

Zu Punkt 6 hob der Vortragende die durch die Rationalisierung gewonnene Steigerung der Leistungsfähigkeit der Reichsbahn besonders hervor und hielt den Bau neuer Verkehrswege für unrichtig, solange die vorhandenen in ihrer Gesamtheit den Verkehr zu bewältigen vermögen. Auch der frühere Minister der öffentlichen Arbeiten, von Breitenbach, würde heute den Mittellandkanal nicht mehr bauen.

Allen unseren Lesern und Inserenten wünschen wir ein erfolgreiches neues Jahr

Wie bisher, so wird die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt“ auch zukünftig die Interessenförderung der Binnenschiffahrt und aller mit ihr verbundenen Arbeitsgebiete wahrnehmen. Es wird dies umso kräftiger möglich sein, als das Verbandsorgan des Zentralvereins von jetzt ab

monatlich zweimal

erscheint. Trotz dieser Mehrleistung erfährt der Jahresbezugspreis von 24,— M (halbjährlich 12,— M) keine Erhöhung, sondern bleibt unverändert bestehen.

Sofern es überhaupt noch möglich ist, wird die „Z. f. B.“,

von jeher das Vertrauensblatt der gesamten Binnenschiffahrt,

durch das zweimalige Erscheinen im Monat noch mehr an Einfluß und Bedeutung gewinnen. Es liegt deshalb im Interesse jedes Inserenten, seine Ankündigungen ohne Unterbrechung fortlaufend in jedem Heft veröffentlichen zu lassen. Gerade in der fortlaufenden Werbung liegt ja das Geheimnis des Erfolges.

Auch der von den Lesern eifrig benutzte

Bezugsquellennachweis

erscheint zukünftig zweimal im Monat, wird also in jedem Heft enthalten sein, sodaß unsere Leser bei benötigten Lieferungen aus jedem beliebigen Heft ihre Informationen über die zu wählenden Lieferfirmen entnehmen können.

Wie bisher wird auch im Jahre 1928 eine Reihe von

Sondernummern

erscheinen, in denen die verschiedenen Spezialgebiete nach dem neuesten Stande behandelt werden, um dadurch die Beziehungen zwischen Industrie und Binnenschiffahrt zu vertiefen. Wie an anderer Stelle dieses Heftes bekanntgegeben, erscheint die erste Sondernummer in diesem Jahre am 15. Januar als Heft 2 unter dem Titel

Binnenschiffs- u. Schiffsmaschinenbau

Anzeigenbestellungen werden für diese Sondernummer bis zum 12. Januar entgegengenommen.

Es ist selbstverständlich, daß ein so beliebtes und mit der Binnenschiffahrt so fest verankertes Blatt, wie die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt“, das allerbeste Mittel für eine wirklich erfolgreiche Anbahnung neuer Geschäftsverbindungen ist. Wir geben der Hoffnung Ausdruck, daß die in Frage kommenden Firmen sich diese wertvollen Eigenschaften ausgiebig zunutze machen. Dann wird das neue Jahr für jeden Inserenten ein wirklich erfolgreiches werden!

Der Verlag

Zu Punkt 7 wurde dargelegt, daß die vielfach angegriffenen Durchfuhrausnahmetarife nichts anderes seien, als was vor dem Kriege bereits bestanden habe, nur daß die Form geändert sei. Die Reichsbahn strebe Tarifabkommen mit den Nachbarländern an, wie dies früher der Fall gewesen sei. Noch mehr als früher halte die Reichsbahn die Stützung der deutschen Seehäfen für eine ihrer vornehmsten Aufgaben. Es sei jedesmal sorgfältig zu prüfen, ob deutsche Seehäfen oder Rheininteressen wichtiger seien. Beide Wege gleich zu halten, sei nicht möglich, denn der Verkehr suche dann den billigsten Weg, und das sei nun einmal meist der Rhein.

Professor Dr. von Beckerath, Köln, trat in seinem Korreferat den Ausführungen des Staatssekretärs a. D. Vogt im großen und ganzen bei, betonte die wachsende Verkehrskapazität der Reichsbahn und wollte nicht als Wasserstraßenfeind aufgefaßt werden, wenn er den Neubau des Hansa- und Aachen—Rhein-Kanals unbedingt ablehne. Hinsichtlich der Tarifpolitik der Reichsbahn glaubte er, daß Sondertarifmaßnahmen nicht mit ungeklärter Standortlage der Industrien begründet werden dürften.

Da der Korreferent nicht den Binnenschiffahrtskreisen selbst angehörte, lud der Vorsitzende vor Eintritt in die Diskussion etwa anwesende Vertreter aus Binnenschiffahrtskreisen ein, das Korreferat zu ergänzen. *Professor Dr. Mattern*, Berlin, übernahm dies und sprach in eindrucksvoller Weise über die Bedeutung der Wasserstraßen für die Landeskultur. Nirgends in der Welt würde man 2 Wasserstraßensysteme, wie solche im Osten und Westen Deutschlands bestehen, ohne Verbindung lassen. Als ein deutliches Zeichen für die den Wasserstraßen innewohnende Verkehrsbedeutung könne erachtet werden, daß die Garantieverbände die nötigen Gelder bewilligt hatten. Das Schleppmonopol sei s. Zt. nicht als Ausgleich gedacht gewesen, um den Wettbewerb der Wasserstraße gegenüber der Reichsbahn einzuschränken, wodurch ja der wirtschaftliche Wert der Kanäle vermindert worden wäre, sondern nur als eine Möglichkeit, die von gewissen Kreisen befürchtete Konkurrenz ausländischer Waren abzuhalten.

Herr *Röchling* (Saar) trat für eine Verbindung von der Saar zum Rhein ein und glaubte, daß Ferngasversorgung vielleicht der Eisenbahn, nie aber Kanälen würde Wettbewerb bereiten können.

In der Fortsetzung der Aussprache am Nachmittage äußerte sich zunächst *Generaldirektor Häußer*. Er wünschte, daß die Regelung des Wettbewerbs gegenüber dem Kraftwagen unter allen Umständen nicht auf der Basis der Schaffung eines Monopols erfolge, der Wettbewerb müsse aufrecht erhalten bleiben. Wenn für Wasserstraßen landeskulturelle Bedürfnisse ausschlaggebend seien, würden wahrscheinlich andere Mittel besser sein als der Bau von Kanälen, der durch die Verkehrsbedürfnisse allein nicht gerechtfertigt sei. Hinsichtlich des Wettbewerbs zwischen Eisenbahn und Schiffahrt legte er Wert darauf, daß neben dem Monopol (Eisenbahn) auch freie Transportmittel der Wirtschaft zur Verfügung stünden. Er sah keinen grundsätzlichen Unterschied zwischen Häfen, die ganz am Meer liegen oder am Rhein.

Generaldirektor Stähler hielt ein einheitliches Wasserstraßennetz für eine berechtigte Forderung, aber nicht nur in der Linienführung, sondern auch im technischen Ausbau. Das Bestehende soll pfleglich auf den besten Stand gebracht werden. Neues aber nur mit größter Vorsicht begonnen werden. Den an sich berechtigten Mittellandkanal rechnete er zum Bestehenden, ebenso wie die „deutsche Rheinmündung“.

Oberschlesien habe merkwürdigerweise nichts vom Staffeltarif gehabt. Das Wichtigste für die Tarifpolitik der Reichsbahn sei die Stetigkeit: Umschlagstarife müßten gemacht werden und zwar nicht nur in Kosel.

Herr *Schulz* (Halle) äußerte sich zu einigen Betriebsfragen der Eisenbahn und glaubte, daß ein Umschlagstarif für Briketts durch Zurückdrängen der böhmischen Einfuhr der Reichsbahn einen Mehrverkehr bringen könnte.

Professor Dr. Salin (Heidelberg) bemerkte, daß die Einführung des Staffeltarifs wegen der damit verbundenen Wettbewerbsverschiebungen vor dem Kriege gegenüber dem zu erwartenden Widerstand der Privatwirtschaft wohl nicht möglich gewesen wäre. Er stellte eine wesentliche Aenderung gegenüber früheren Gesichtspunkten fest, indem der aus politischen, nicht wirtschaftlich durch die ständig sich ausbreitende Wirtschaft halten werden solle. Früher seien Neubauten unter dem Gesichtspunkt betrachtet worden, daß sie zwar augenblicklich privatwirtschaftlich nicht rentabel wären, daß sie aber volkswirtschaftlich durch die ständig sich ausbreitende Wirtschaft rentabel würden. Nunmehr herrsche eine andere Einstellung, die ausgesprochen betriebswirtschaftliche Rentabilität als maßgebend erachte. Das volkswirtschaftliche Interesse der Bahn finde darin seine Grenze, während man es früher auch an der Rentabilität späterer Perioden gemessen habe.

Generaldirektor Dr. Waibel legte die seinerzeitige Mitwirkung der Industrie an der Schaffung des Staffeltarifs dar: die durch die Revolution eingetretene Gleichmachung der Löhne hatte in ihm einen Ausgleich finden sollen. Er beschäftigte sich außerdem besonders mit den gewaltigen technischen Fortschritten der Reichsbahn, während technischer Fortschritt in der Binnenschiffahrt sich weniger auswirke.

Dr. Napp-Zinn stellte fest, daß es zu den Irrtümern der Vorkriegszeit gehöre, die Binnenschiffahrtskosten den Eisenbahntarifen gegenüberzustellen. Die Selbstkosten des „Zugverkehrs“ müßten mit denen des „Schiffstransportes“ verglichen werden. Er brachte Zahlen über die geringen Selbstkosten der Bahn im Massenverkehr und hielt die Verwendung von Geldern für den Neubau von Kanälen für unwirtschaftlich. Es handele sich nicht nur darum, ob ein einheitliches Verkehrsnetz zu schaffen sei, sondern um Anwendung einheitlicher Finanzgrundsätze im ganzen Verkehrswesen.

Herr *Zöppritz* hielt viergleisigen Ausbau der Bahnen durch Württemberg für zweckmäßiger als eine Ueberquerung der Alb durch einen Kanal, meinte aber auch: man gebe der Schiffahrt, was ihrer ist.

Im Schlußwort erklärte *Professor von Beckerath* den Neubau von Kanälen für ein wirtschaftliches Verbrechen. Die indirekten Vorteile seien sehr schwer abzumessen, die Kraftwerke unterhielten sich nur gerade selbst. Er wies dann noch auf eine Denkschrift des Reichsverkehrsministeriums hin und die aus ihr hervorgehende Gefahr, daß bei den Berechnungsmethoden dieser Denkschrift die Vorzüge der natürlichen Wasserwege durch Belastung mit unwirtschaftlichen Kanälen aufgezehrt würden. Außerdem wandte er sich gegen die Subventionierung der Lufthansa.

Regierungs- und Baurat Leopold (Reichsverkehrsministerium) trat diesem Angriff auf die Denkschrift des Reichsverkehrsministeriums entgegen und legte im einzelnen die Irrigkeit der Auffassung des Prof. von Beckerath dar; er erläuterte an der Hand des Wortlauts der in der Denkschrift niedergelegten Gesichtspunkte für den Bau neuer Wasserstraßen die weitgehende Uebereinstimmung mit den im Laufe der Aussprache zur Geltung gebrachten Gesichtspunkten.

Professor Dr. Harms entnahm der Aussprache, daß das verkehrspolitische Streben wesentlich auf einen Ausgleich der wirtschaftlichen Interessen gerichtet sei, was er als volkswirtschaftlichen Gesichtspunkt nicht gelten lassen wollte. Neue Verkehrsmittel würden sich immer durchsetzen, wenn sie leistungsfähiger seien. Die öffentliche Hand könne leicht zur Trübung des Bildes führen, die Probleme schienen ihm zu sehr vom Standpunkt des „Heute“ aus gesehen, die Verkehrsintensität müsse wachsen durch das Wachsen der Bevölkerung. Der weltwirtschaftliche Standpunkt schien ihm zu kurz gekommen zu sein: wenn man in Deutschland sich nur mit Interessenausgleich bemühe, könnte der Nachbar plötzlich sich ganz anders entwickelt haben. Kein Reichstag habe gegenüber der Wirtschaft die Macht wie die Reichsbahn. Er fragte: „Hat sie die Zuständigkeit hierzu, und ist eine Gewähr gegeben, daß an ihrer Spitze immer Männer stünden wie Staatssekretär Vogt?“

Die Reden sollen im Druck erscheinen. Eine Fortsetzung der Aussprache ist beabsichtigt.

Für die Reichswasserstraßenverwaltung

„Die am 18. Dezember 1927 im Hamburger Gewerkschaftshaus tagende Konferenz der im Verbande der Gemeinde- und Staatsarbeiter organisierten Arbeitnehmer an der Elbe und den Elbenebenwasserstraßen, am Elbe—Trave-Kanal, an der Weser und den Wesernebenwasserstraßen, am Nordostseekanal, an der Ems, an der Ost- und Nordseeküste, sowie an den mecklenburgischen und oldenburgischen Binnenwasserstraßen hält die Durchführung der Verreichlichung des gesamten Wasserstraßennetzes für unbedingt erforderlich. Sie steht auf dem Boden einer Neugliederung des Reiches nach Wirtschaftsprovinzen und sieht in der restlosen Verreichlichung des Wasserstraßennetzes einen Hebel zur Durchführung der immer notwendiger werdenden Neugliederung des Reiches. Gleichzeitig ersucht die Konferenz den Verbandsvorstand, sich für die Gesamtorganisation auf den gleichen Boden zu stellen und diese Stellungnahme den der Gewerkschaftsbewegung nahestehenden Fraktionen aller Landesparlamente zu übermitteln.“

*

. . . . . Jetzt steht also die Reichswasserstraßenverwaltung größtenteils nur auf dem Papier, denn der Uebergang der Behörden von den Ländern auf das Reich ist immer noch nicht erfolgt und die dringend notwendige Tatkraft der Reichswasserstraßenverwaltung aufs empfindlichste gelähmt. Nach den bösen Erfahrungen des Jahres 1927 darf man aber erwarten, daß sich die Reichsregierung nunmehr dafür einsetzt, die entsprechenden Bestimmungen der Reichsverfassung auch tatsächlich durchzuführen, um die Vorbedingung für einheitliche und großzügige Wasserstraßenwirtschaft zu schaffen.“

Berl. Lok. Anz. 595 v. 17. 12. 27.

Der weitere Ausbau der Seeschiffahrtsstraße Stettin — Swinemünde

Von Wasserbaudirektor i. R. Kieseritzky, Stettin.

Am 19. November 1927 ist zwischen dem Herrn Reichsverkehrsminister einerseits und der aus dem Provinzialverband von Pommern, der Stadt Stettin und der Industrie- und Handelskammer in Stettin bestehenden „Gesellschaft zum Ausbau der Seewasserstraße Stettin — Swinemünde" andererseits ein Vertrag abgeschlossen worden, der den weiteren Ausbau der genannten Seewasserstraße sicherstellt, eine Tatsache, die auch für die Binnenschiffahrt auf der Oder von allergrößter Bedeutung ist.

Im Heft 9 des Jahrganges 1925 der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" ist auf Seite 247/48 ein Aufsatz über die Vertiefung der Seeschiffahrtsstraße Stettin—Swinemünde enthalten, auf dessen Einzelheiten hier verwiesen wird. Danach ist z. Zt. eine Vertiefung der Wasserstraße auf mindestens 8 m bei allen für die Schiffahrt in Betracht kommenden Wasserständen im Gange, wozu eine erstmalige Ausbaggerung auf 8,7 m unter gewöhnlichem Wasserstande notwendig ist. Der Ausführung liegt ein im Jahre 1913 aufgestellter Entwurf zu Grunde. Die im Jahre 1924 begonnenen, damals auf 6 Jahre bemessenen Arbeiten sind bisher planmäßig gefördert worden und werden im Jahre 1929 beendet sein, so daß alsdann Schiffe bis zu 7,5 m Tiefgang, d. h. Schiffe bis zu 5 000 Brutto-Register-Tonnen, jederzeit vollbeladen den Hafen in Stettin werden erreichen können.

Diese Tiefe genügt aber den heutigen Verkehrsbedürfnissen nicht mehr; denn seit Aufstellung des z. Zt. in Ausführung begriffenen Entwurfes vom Jahre 1913 sind die Seeschiffsgrößen erheblich gewachsen. Nähere Angaben darüber, welche auf den Statistiken in Lloyds Register beruhen, hat der jetzige Ministerialrat im Reichsverkehrsministerium Schmidt in einem Aufsatze über „Seeschiffsabmessungen und Seeschiffahrtsanlagen" in Nr. 6 des Jahrganges 1924 der Zeitschrift „Deutsche Wasserwirtschaft" veröffentlicht, auf welchen hier Bezug genommen wird. Die Ergebnisse dieses Aufsatzes von Schmidt treffen noch heute zu; denn seit dem Jahre 1924 hat sich die Zusammensetzung der Welthandelsflotte hinsichtlich der Größenklassen nicht wesentlich verschoben und dürfte sich aus den im genannten Aufsatze näher dargelegten Gründen auch in der Folgezeit nicht wesentlich verschieben, so daß — wie von Schmidt näher dargelegt — bis auf weiteres Schiffe bis zu 8 000 Brutto-Register-Tonnen (Br. R. To.) als Regelfrachtschiffe des Weltverkehrs anzusehen sind. Mit solchen Schiffsgrößen muß aber jeder Hafen rechnen, welcher am Weltverkehr beteiligt sein will.

Für den Hafen von Stettin ergibt sich die Notwendigkeit des Ausbaues seiner Seewasserstraße für die Regelfrachtschiffe des Weltverkehrs vornehmlich aus den Bedürfnissen des Massengutverkehrs, der ungefähr drei Viertel des gesamten Hafenverkehrs ausmacht, denn die Beförderung von Massengütern wird um so billiger, je größer die Menge des auf einmal beförderten Gutes ist. Die Ein- und Ausfuhr von Massengütern vollzieht sich daher dort, wo in den Abgangs- und Empfangshäfen große Wassertiefen vorhanden sind, auf möglichst großen Schiffsgefäßen. Unter den Massengütern stehen im Hafen Stettin an erster Stelle Erze und Kohlen.

Die Erze werden aus schwedischen und norwegischen Häfen, aus Häfen am Mittelmeer und am Schwarzen Meer in Stettin eingeführt und dienen zum allergrößten Teile zur Versorgung der Eisenindustrien in Oberschlesien und in der Tschechoslowakei. Sie werden von Stettin aus teils auf dem Bahnwege teils auf dem Wasserwege ihren Bestimmungsorten zugeführt. Die schwedischen und norwegischen Häfen verfügen durchgängig über Wassertiefen, welche die Verwendung von Schiffen bis zu 8 000 Br. R. To. zulassen. Dasselbe ist bei den Erzausfuhrhäfen im Mittelmeer und am Schwarzen Meer der Fall. Stettin kann aber den Vorteil der Verwendung großer Schiffe im Verkehr mit diesen Häfen bisher nicht ausnutzen und wird ihn nach Beendigung des Ausbaues der Seewasserstraße auf 8 m nutzbare Tiefe nicht ausnutzen können, weil — wie eingangs mitgeteilt — dieser Ausbau nur Schiffen bis zu 5 000 Br. R. To. mit voller Ladung die Möglichkeit jederzeitiger Zufuhr zum Stettiner Hafen bieten wird. Es werden jährlich ungefähr 1 500 000 Tonnen Erze und Schlacken aller Art in Stettin eingeführt, die eingehenden großen Dampfer sind aber nie voll beladen, weil sie wegen zu geringer Fahrwassertiefe nur einen Teil ihres Ladungsvermögens ausnutzen können. Hierdurch wird eine entsprechende Verteuerung der Fracht veranlaßt, da die Dampfer bei voller Ladung die gleichen Betriebskosten und fast die gleichen Hafenkosten haben, wie die nur teilweise beladenen Dampfer. Eine Verbilligung der Frachtkosten für Erze liegt aber im Interesse der Erhaltung der oberschlesischen Eisenindustrie. Es macht sich deshalb neuerdings ein Abwandern der Erzeinfuhr für Oberschlesien und auch für die Tschechoslowakei nach dem Hafen Danzig bemerkbar, wo die größeren Erzschiffe die nötige Einfahrtstiefe für volle Ausnutzung ihrer Ladefähig-

keit vorfinden. Es muß damit gerechnet werden, daß die Abwanderung immer weiter zunehmen wird, wenn die Seewasserstraße nach Stettin nicht baldigst für Schiffe bis zu 8 000 Br. R. To. ausgebaut wird.

Für Kohlen ist Stettin vorwiegend Ausfuhrhafen. Auch bei der Kohlenausfuhr macht sich neuerdings die Konkurrenz des Hafens Danzig bemerkbar, und Polen und Danzig machen erhebliche Anstrengungen, die Kohlenausfuhr über Stettin nach Möglichkeit auf Danzig abzulenken. Diesen Bestrebungen kann wirksam nur durch Schaffung einer ausreichenden Zufahrtstiefe für Stettin entgegengetreten werden.

Der Ausbau der Stettiner Seewasserstraße für Schiffe bis zu 8 000 Br. R. To. ist daher eine dringende Notwendigkeit, wenn nicht die Einfuhr von Erzen und die Ausfuhr von Kohlen vom Hafen Stettin zum Nachteil nicht nur dieses Hafens selbst, sondern auch zum Nachteil der Binnenschiffahrt auf der Oder zum Hafen Danzig abwandern soll; denn an dem Erz- und Kohlenverkehr zwischen dem Hafen Stettin einerseits und dem Oberschlesischen und dem Tschechoslowakischen Industriegebiet andererseits ist die Oderschiffahrt in hohem Maße beteiligt. Eine Abwanderung der Erzeinfuhr und der Kohlenausfuhr von Stettin nach Danzig würde die Oderschiffahrt zum Teil vernichten.

Es ist daher im Interesse der Erhaltung der Binnenschiffahrt auf der Oder mit Freuden zu begrüßen, daß das Reichsverkehrsministerium in Würdigung der vorerwähnten Verhältnisse die Notwendigkeit des Ausbaues der Seeschiffahrtsstraße Stettin—Swinemünde für Schiffe bis zu 8 000 Br. R. To. anerkannt, und diesen Ausbau nunmehr durch den eingangs erwähnten Vertrag vom 19. November 1927 der „Gesellschaft zum Ausbau der Seewasserstraße Stettin—Swinemünde" übertragen hat.

Der weitere Ausbau soll auf Grund eines bei der Wasserbaudirektion Stettin aufgestellten Entwurfes vom März 1927 erfolgen. Nach diesem Entwurf sollen alle Begradigungen der Wasserstraße im Unterlaufe der Oder und die volle Verbreiterung der Mellinfahrt, die bereits im Entwurfe von 1913 vorgesehen waren, bei Aufstellung des z. Z. in Ausführung begriffenen Bauplanes aber aus finanziellen Rücksichten zunächst zurückgestellt werden mußten (vgl. Jahrg. 1925 Z. f. B. S. 248), nunmehr zur Ausführung kommen, sämtliche erforderlichen Befeuerungsanlagen hergestellt und die ganze Wasserstraße für Schiffe von 8 000 Br. R. To. vertieft werden.

Nach dem oben erwähnten Aufsatz des Ministerialrates Schmidt beträgt der Tiefgang solcher Schiffe im Mittel 7,85 m. Da jedoch der Tiefgang einzelner Schiffe je nach ihrer Bauart von diesem Mittel abweicht, muß man für Schiffe von 8 000 Br. R. To. mit einem Tiefgang bis zu 8,0 m rechnen, sodaß solche Schiffe einer Fahrwassertiefe von 8,5 m bedürfen, da bei so großen Schiffen mindestens 50 cm Wasser unter dem Kiel verbleiben müssen. Um den Hafen von Stettin für vollbeladene Schiffe bis zu 8 000 Br. R. To. zugänglich zu machen, ist deshalb die Herstellung einer nutzbaren Wassertiefe von 8,5 m erforderlich, die auch bei allen solchen unter dem gewöhnlichen Wasserstande liegenden Wasserständen vorhanden sein muß, welche für die Schiffahrt noch in Betracht zu ziehen sind. Aus den regelmäßigen Wasserstands-Beobachtungen während der Jahre 1900 bis 1925 ergibt sich, daß noch Wasserstände bis 50 cm unter dem gewöhnlichen Wasserstande für die Schiffahrt in Betracht kommen, es muß deshalb eine dauernde Wassertiefe von 8,5 + 0,5 = 9,0 m unter dem gewöhnlichen Wasserstande geschaffen werden, um Schiffen von 8 000 Br. R. To. jederzeit die Zufahrt nach Stettin zu ermöglichen. Um diese Tiefe dauernd gewährleisten zu können, ist eine erstmalige Ausbaggerung der Wasserstraße auf 9,6 m unter dem gewöhnlichen Wasserstande der Oder notwendig.

Mit den im neuen Entwurf vorgesehenen Arbeiten soll bereits im Jahre 1928 begonnen werden Es ist beabsichtigt, die Arbeiten so zu fördern, daß vom Jahre 1934 ab die Schiffahrtsstraße Stettin—Swinemünde für vollbeladene Schiffe von 8 000 Br. R. To. zur Befahrung freigegeben werden kann.

Die Reichsregierung will durchgreifen

In Beantwortung einer Interpellation des Reichstags durch Verhandlungen mit den beteiligten Ländern herbeizuführen, daß die persönlichen und damit zusammenhängenden sachlichen Ausgaben für die Verwaltung der Reichswasserstraßen einschließlich des Schleppbetriebs auf dem Rhein—Weser-Kanal auf das Maß zurückgeführt werden, welches im Falle des Uebergangs dieser Verwaltung in die unmittelbare Hand des Reiches aufzuwenden wäre, teilt die Reichsregierung unter dem 7. 12. 27 mit:

Nach § 11 des vorläufigen Staatsvertrages betreffend den Uebergang der Wasserstraßen auf das Reich vom 29. Juli 1921 (Reichsgesetzbl. S. 961) erfolgt die einstweilige Verwaltung der Reichswasserstraßen durch die mittleren und unteren Behörden der Länder auf Kosten des Reichs. Die Länder haben daher einen gesetzlichen Anspruch gegen das Reich auf Erstattung der ihnen tatsächlich erwachsenden Ausgaben. Die Möglichkeiten, Einschränkungen der Belastung des Reichs für die persönlichen und sächlichen Bedürfnisse zu erreichen, sind unter eingehender Mitprüfung des Rechnungshofes und des Herrn Reichssparkommissars für den provisorischen Verwaltungszustand erschöpft. Eine einfachere, sparsamere Verwaltung läßt sich nur bei Durchbildung der reichseigenen Verwaltung erzielen. Dabei liegen die Ersparnismöglichkeiten nur zum Teil auf dem Gebiete der Verwaltungskosten selbst, im wesentlichen vielmehr in einer festeren Zusammenfassung der Arbeitsgebiete, besseren Disposition über das Personal und Gerät. Wenn diese Entlastung in den Verwaltungskosten zugunsten des Reiches schon in der Mediatverwaltung zur Durchführung gebracht werden sollte, würde dies nur im Wege eines teilweisen Verzichtes der Länder auf ihren Erstattungsanspruch, also durch einen Zuschuß der Länder zur Reichswasser-

(Fortsetzung auf Seite 11.)

Dem

Binnenschiffs- und Schiffsmaschinenbau

wird das 2. Januarheft der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" gewidmet sein. Berufene Persönlichkeiten äußern sich über die aktuellen Fragen auf diesem Gebiete, so u. a. der bekannte

Schiffsbau-Professor Geheimrat **FLAMM** über

Erhöhung der Wirtschaftlichkeit moderner Binnenschiffe

Ministerialrat **BURKOWITZ** vom Reichsverkehrsministerium gibt Winke und Anregungen zu dem Thema:

Was bedeutet die Maschine für die deutsche Binnenschiffahrt

Dieses Sonderheft der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" vermittelt demnach wertvolle Informationen über den Binnenschiffs- u. Schiffsmaschinenbau u. stellt damit ein zugkräftiges Werbemittel für alle Schiffsmaschinen u. Binnenschiffe erzeugende Industriefirmen dar!

Die billigen Anzeigenpreise:



¹/₁ Seite netto nur 200.— Mark
¹/₂ Seite netto nur 100.— Mark
¹/₃ Seite netto nur 67.— Mark
¹/₄ Seite netto nur 50.— Mark

Letzter Termin der Anzeigenannahme am 14. Januar 1928

VERSCHIEDENE MITTEILUNGEN

ALLGEMEINES

40jähriges Geschäftsjubiläum der Schlesischen Dampfer-Compagnie Berliner Lloyd A.-G. in Hamburg. Am 14. 12. 1927 konnte die Schlesische Dampfer-Compagnie Berliner Lloyd A.-G. auf ein 40jähriges Bestehen zurückblicken. Aus kleinen Anfängen heraus hat die Gesellschaft es zu einem der führenden deutschen Binnenschiffahrtsunternehmen gebracht und besitzt heute 39 Eilfrachtdampfer, 52 Schleppdampfer mit einer Schleppkraft bis zu je 1 000 PS, 18 Eilmotorschiffe, 265 Frachtkähne und 200 Hilfsfahrzeuge. Der Sitz der Gesellschaft ist Hamburg. Es befinden sich in Breslau, Berlin, Stettin, Magdeburg, Fürstenberg a. O., Tschicherzig a. O., Maltsch a. O., Kosel/Oderhafen und Havelberg eigene Geschäftsstellen, die fast sämtlich mit eigenen Umschlagsanlagen, Lagerhäusern, 30 elektrischen Kränen, Erz- und Kohlengreifern und Eisenbahnanschlüssen ausgerüstet sind. In Breslau hat die Gesellschaft eine Werft für Schiff-, Maschinen- und Kesselbau, mit Slipanlagen für die größten auf der Oder verkehrenden Dampfer und Frachtfahrzeuge.

Wasserzins und Reichswasserstraßenverwaltung. In einer Entschließung des Deutschen Wasserwirtschafts- und Wasserkraftverbandes, Berlin, vom 7. 12. 27 wird in die Regierungen der Länder das Vertrauen gesetzt, daß sie zum Schutz der landeskulturellen und gewerblichen Interessen mehr als bisher bemüht sein werden, einem übertriebenen Fiskalismus der Reichswasserstraßenverwaltung hartnäckig entgegenzutreten. Die Erhebung von Wasserzins müsse auf ein wirtschaftlich tragbares Maß zurückgeführt werden. Hierzu wird uns von maßgeblicher Seite geschrieben:

Wasserzins wird auf den in Preußen gelegenen Reichswasserstraßen in Fortsetzung der preußischen Praxis erhoben. Daß er, soweit nicht die über den Gemeingebrauch hinausgehenden Nutzungen sich auf verliehene Rechte gründen, mit der Rechtslage vereinbar ist, ist kürzlich durch eine Entscheidung des Kammergerichts festgestellt worden. Nach dem Staatsvertrag für den Uebergang der Waserstraßen von den Ländern auf das Reich von 1921 § 2a sind an Haffen, Seen und seeartigen Erweiterungen die Nutzungen den Ländern verblieben. Dies hat eine besondere Bedeutung auf den Märkischen Wasserstraßen mit ihren zahlreichen Ausbuchtungen und Seen. Gerade hier finden sich die meisten Anlagen der Art, wie sie zur Erhebung von Wasserzins Anlaß geben, wie Landstege, Bootshäuser usw. Der Wasserzins wird auf den Märkischen Wasserstraßen nach einem einheitlichen Tarif erhoben. Es kann deshalb getrost behauptet werden, daß von einem besonderen Fiskalismus der Reichswasserstraßenverwaltung auf diesem Gebiete keine Rede sei; da der Tarif ganz gleich ist, einerlei, ob der Wasserzins für Rechnung des Reichs oder von Preußen erhoben wird. Bei der geschilderten vorwiegenden Bedeutung der Seen wird gerade bei den Märkischen Wasserstraßen sogar Preußen als Hauptnutznießer des Wasserzinses angesehen werden können. / Nach den maßgebenden Haushaltsvorschriften kann die Reichswasserstraßenverwaltung nicht auf Einnahmen verzichten, die bisher vom Lande erhoben worden sind und nach dem Uebergang der Wasserstraßen nunmehr dem Reich zustehen. Sie hat jedoch davon abgesehen, derartige fiskalische Rechte auf Grund der Tatsache neu in Anspruch zu nehmen, daß Artikel 97 der Reichsverfassung ein im Sinne des bürgerlichen Rechts zu verstehendes Eigentum des Reiches auch an solchen Reichswasserstraßen geschaffen hat, an denen nach Landesrecht bisher kein Privateigentum bestanden hat. Hiernach kann offensichtlich von einem übertriebenen Fiskalismus der Reichswasserstraßenverwaltung nicht die Rede sein.

Auflösung des Reichskommissariats für Reparationslieferungen. Das schon seit langem im Abbau befindliche Reichskommissariat für Reparationslieferungen wird mit dem 31. März 1928 sein Ende finden. Im Etat für 1928, der allerdings noch nicht endgültig ist, sind keine neuen Mittel dafür mehr bereitgestellt. Ueber die Frage der Organisation der bisher vom Reichskommissariat geführten Aufgaben, wozu vor allem die Bearbeitung des Sachlieferungsgeschäfts gehört, ist noch keine Entscheidung gefallen.

Der Aufbau der deutschen Bauausstellung. Nachdem kürzlich der Vertrag zwischen der Stadt Berlin und dem Verein Bauausstellung getätigt worden ist, fand am 29. 11. 27 vor den Vertretern der Presse eine Aussprache über die Grundgedanken und Einzelheiten des Projektes statt. Die Ausstellung wird veranstaltet von den maßgebenden Kreisen der Bauwirtschaft, die im Fachausschuß für Ausstellungsfragen der Bauwirtschaft beim Reichsverband der Deutschen Industrie vereinigt sind. Das Abhalten einer solchen Ausstellung wird u. a. damit begründet, daß Ausstellungen jeder Art, die in vielen Städten Deutschlands in den letzten Jahren stattgefunden haben und ausschließlich örtliche Bedeutung hatten, der Bauwirtschaft immer wiederkehrende Opfer aufgebürdet haben, die in keinem Verhältnis zum ideellen und wirtschaftlichen Erfolg stehen und deshalb nicht tragbar sind. Diese Ausstellungen hatten keine fachlichen Begrenzungen und konnten das Gebiet nicht erschöpfen.

Die Bauausstellung 1930 soll nun, wie Baurat Dr. Riepert ausführte, eine gesamte deutsche Ausstellung aller am Bauwesen beteiligten Kreise sein, so daß also Baustoff-Industrie, Baugewerbe und Bauindustrie, Ingenieurwesen, Handel, Handwerk, Baukunst, Kunstgewerbe sowie die einschlägige Wissenschaft vertreten sein werden. / Die Ausstellung soll eine Dauerausstellung sein, die im ersten Jahre einen allgemeinen Ueberblick über den Stand des derzeitigen Bauschaffens gewährt. In den folgenden Jahren sollen im einzelnen Sondergebiete systematisch und lückenlos dargestellt werden, dabei sollen die durch die Bedürfnisse der Zeit jeweils im Vordergrund stehenden Fragen des Baufaches erörtert und damit einer Lösung zugeführt werden.

Die Dauerausstellung wird sich aufbauen auf den vier großen Gruppen: Baustoffe, Bauausführung, Baukunst und -wissenschaft, Lehrwesen. In möglichst allen Fällen findet das Anschauungsmaterial seine Ergänzung durch praktische Vorführungen, die z. T. ein beträchtliches Ausmaß annehmen werden. In der Gruppe Bauausführung wird naturgemäß auch der Tiefbau gebührende Berücksichtigung finden, die Gruppe Baukunst und -wissenschaft wird u. a. den Brückenbau, Wasserbau und Hafenbau eingehend zur Darstellung bringen. Ferner gehören hierher auch Bauverwaltung und Baufinanzierung. / Zur Erlangung geeigneter Entwürfe für die baulichen und sonstigen Anlagen der Ausstellung wird, sobald die Stadt Berlin die Vorarbeiten abgeschlossen hat, vom „Verein Bauausstellung" ein allgemeiner Wettbewerb unter den deutschen Architekten ausgeschrieben werden. / Im Anschluß an die Darlegungen von Dr. Riepert begrüßte der Reichskommissar für das Ausstellungs- und Messewesen, Geheimrat Matthies, die in der Bauausstellung sich darbietende Ausstellungszusammenfassung, die unwirtschaftliche Ausgaben entbehrlich machen werde. / Prof. Dr. Ing. Siedler von der Technischen Hochschule Charlottenburg sprach im einzelnen über „Die Bauausstellung als

Lehr- und Forschungsinstitut". / Ueber die Finanzierung der Ausstellung konnte leider noch nichts Konkretes gesagt werden. Die Zahlen, die bisher in der Presse genannt worden sind, konnte man aber als übertrieben bezeichnen.

Einweihung der neuen Hamburger Elbbrücke. Am 7. 12. 27 wurde nach einem feierlichen Einweihungsakt der zweite und letzte Teil der neuen, neben der Freihafenelbbrücke befindlichen großen Eisenbahnbrücke über die Norderelbe in Anwesenheit des Hamburger Bürgermeisters Dr. Petersen in Betrieb genommen. Ueber die neue Brücke bewegt sich jetzt mehr als die Hälfte des gesamten Verkehrs von und nach Hamburg.

Gleichbleibende Auftragserteilung der Reichswasserstraßenverwaltung. Aus Kreisen des Baugewerbes und der Baustoffindustrien sind wiederholt Wünsche laut geworden, die unter Verwendung öffentlicher Mittel des Reiches, der Länder usw. durchzuführenden Baumaßnahmen möglichst gleichmäßig auf das ganze Jahr zu verteilen. Es wird besonders darüber Klage geführt, daß von verschiedenen Verwaltungen immer noch sofort nach erfolgter Bereitstellung der Haushaltmittel, also zu Beginn des Frühjahrs, schlagartig die Vergebung der gesamten genehmigten Aufträge erfolgt. Die Bauarbeiten und die Ausführung der Lieferungen drängten sich auf einige Monate zusammen und erforderten dann vielfach Verstärkungen der Belegschaften und Ueberstunden, während im Spätherbst und insbesondere in den Wintermonaten Arbeitsmangel eintrete, der Betriebseinschränkungen und Stillegungen nach sich ziehe. Die entlassenen Arbeiter fielen dann, da zu dieser Zeit eine Aufnahmemöglichkeit in anderen Gewerben zumeist auch nicht besteht, der Erwerbslosenfürsorge anheim. / Ein solches Verfahren, daß schon in Zeiten normaler Arbeitsverhältnisse unwirtschaftlich ist, muß in der heutigen Zeit besonders vermieden werden. Es muß vielmehr eine gleichmäßige Beschäftigung der Bau- und Baustoffgewerbe und eine gleichmäßige, andauernde Arbeitsbeschaffung für die Bauhandwerker und Baustoffarbeiter, soweit dies mit den Arbeiten irgendwie vereinbar ist, zur Belebung des Arbeitsmarktes auch während der Wintermonate erreicht werden. Wenn nun auch im allgemeinen bei der Eigenart der im Bereiche der Reichswasserstraßenverwaltung hauptsächlich vorkommenden Tiefbauarbeiten, deren Ausführung sich zum größten Teil auf mehrere Jahre erstreckt, sich eine schlagartig gleichzeitige Vergebung ohnehin von selbst verbietet, so hat das Reichsverkehrsministerium gleichwohl angeordnet, daß besonderes Augenmerk einer möglichst durchgehenden und einigermaßen gleichbleibenden Verteilung der Auftragsvergebungen zuzuwenden sei, damit eine gleichmäßigere Beschäftigung der beteiligten Industrien und ein möglichst unveränderter Stand der Belegschaften erreicht wird. Es wird gehofft, daß die Unternehmer der Leistungen und Lieferungen dann auch mehr als bisher in der Lage sein werden, Preise und Löhne sowie die Güte der Baustoffe auf gleicher Höhe zu halten.

Brennkrafttechnische Tagung. Zu der 10. Hauptversammlung der *Brennkrafttechnischen Gesellschaft e .V.* hatten sich am 6. 12. 27 in der Aula der Technischen Hochschule in Berlin zahlreiche Teilnehmer versammelt. Unter den Vertretern der Regierungen, des Reiches und der Länder, der Gemeinden, der Industrie, der Landwirtschaft und des Handels sah man Reichswehrminister *Dr. Geßler,* den Chef der Marineleitung, Admiral *Zenker,* Geheimrat *Conrad von Borsig.* Nach der Begrüßungsansprache durch den Vorsitzenden, Generaldirektor *Henrich,* sprach Geh. Regierungsrat *Dr. Zetsche,* Berlin, über „*Welterdölpolitik*". *Wa. Ostwald* (I. G. Farbenindustrie A.-G.), Heppenheim, behandelte „*Die Brennstoffe des Verkehrs*", *v. Wilamowitz-Moellendorf* den „*Luftverkehr und seine Anforderungen an die Brennstoffversorgung*".

Betriebswissenschaftlicher Kursus an der Technischen Hochschule Dresden. In der Woche vom 4.—10. März 1928 veranstaltet Prof. Dr. Ing. Ewald Sachsenberg im Rahmen des Außeninstitutes der Technischen Hochschule Dresden einen Betriebswissenschaftlichen Kursus für Industrielle, Betriebsingenieure, Verwaltungsbeamte und Betriebskaufleute. / Der Kursus wird eingeleitet durch einen Begrüßungsabend am Sonntag, den 4. März 1928 im Italienischen Dörfchen. Vom Montag, den 5. März 1928 bis Sonnabend, den 10. März 1928 finden vormittags von 8 bis 12 Uhr regelmäßig Vorträge in der Technischen Hochschule statt, in denen betriebstechnische und betriebswirtschaftliche Fragen und solche verwandter Gebiete behandelt werden. An zwei Diskussionsabenden und zwar Dienstag den 6. und Freitag, den 9. März 1928, die ebenfalls im Italienischen Dörfchen stattfinden, wird den Teilnehmern Gelegenheit zu gegenseitiger Fühlungnahme und Aussprache gegeben sein. Die Nachmittage dieser Woche sind für Besichtigungen der Dresdner Industrie vorgesehen. / An freien Nachmittagen und Abenden soll versucht werden, den Teilnehmern, soweit sie sich an den Exkursionen oder Diskussionsabenden nicht beteiligen, Gelegenheit zum bevorzugten Besuch der Dresdner Sehenswürdigkeiten und Theater zu verschaffen. Da die Kursusteilnehmerzahl beschränkt ist, werden die Interessenten darauf hingewiesen, sich frühzeitig unter obiger Anschrift anzumelden. Die Teilnehmerkarte kostet RM. 40,—. Die angemeldeten Teilnehmer werden später das ausführliche Kursusprogramm zugestellt erhalten. Auf besonderen Wunsch kann den Teilnehmern auch Quartier vermittelt werden.

Zwischenstaatliche Regelung des deutsch-polnischen Holzverkehrs. Am 30. November 1927 wurde in Warschau ein „Abkommen über die vorläufige Regelung des Holzverkehrs aus Polen nach Deutschland" unterzeichnet. Das Abkommen, das wegen der in Ziffer 1 und 2 vorgesehenen Bindung der Zollsätze der Ratifikation bedarf, tritt insoweit mit dem Tage des Austausches der Ratifikationsurkunden in Kraft. Im übrigen ist das Abkommen, das im „Reichsanzeiger", Berlin, Nr. 299 v. 14. 12. 27 veröffentlicht wurde, mit der Unterzeichnung in Kraft getreten.

(Fortsetzung von Seite 8.)

straßenverwaltung zu erreichen sein. Eine derartige Regelung würde der Reichsverfassung widersprechen. Es würde aber auf seiten der Länder nicht nur die — vom Reiche bestrittene — Behauptung entgegengestellt werden, daß sie bei Durchbildung der reichseigenen Verwaltung durch der Reichsersparnis entsprechende Mehraufwendungen für Neuordnung der ihnen verbleibenden wasserwirtschaftlichen Verwaltung belastet würden, sondern es würden auch andere finanzielle Differenzpunkte, wie z. B. die Uebernahme der Pensionslasten in die Verhandlungen einbezogen, vielleicht vom Reiche neu durch das Urteil des Staatsgerichtshofes abgelehnte Bindungen für die Gestaltung seiner endgültigen Verwaltung verlangt werden. Die Reichsregierung vermag sich daher von vorausgenommenen Verhandlungen über eine Entlastung des Reiches im Sinne der Entschließung des Reichstages keinen Erfolg zu versprechen und kann Verhandlungen nur mit dem Ziele einer Gesamtregelung der mit der Durchbildung der Reichswasserstraßenverwaltung zusammenhängenden Fragen aufnehmen. Die Reichsregierung hat im weitestgehenden Maße im Verhandlungswege mit den Ländern die Lösung der für Reich und Länder gleich bedeutungsvollen Organisation zu erreichen versucht. Sollte nicht in Kürze der bisherige negative Standpunkt der hauptbeteiligten Länder zu überwinden sein, wird das Reich von den ihm nach der Reichsverfassung und dem Urteil des Staatsgerichtshofes zugewiesenen Rechten zu selbständiger Ordnung seiner Verwaltung Gebrauch machen müssen.

DEUTSCHE BINNENSCHIFFAHRT

Einweihung des zweiten Hafenbeckens in Mülheim/Ruhr. Am 16. Dezember 1927 konnte das zweite Hafenbecken des Mülheimer Hafens seiner Bestimmung übergeben werden. Unter Beteiligung zahlreicher Behörden und der Mülheimer Schiffergilde fand die Einweihung des 1 km langen Beckens statt, gleichzeitig trat zum ersten Male die alte Schleuse wieder in Betrieb, um seit 38 Jahren den ersten Kohlenschleppzug durchzulassen.

Das Hafengelände liegt auf der südlichen Seite des Schiffahrtsweges von der Mülheimer Schleuse an aufwärts in einem von der Industrie bisher noch nicht berührten Gebiet. Es war somit möglich, die Hafenanlage ungehindert durch vorhandene Bauten entstehen zu lassen. Die Hafenwasserfläche besteht aus der Verbreiterung des Schiffahrtskanals oberhalb der Schleuse auf eine Länge von 1,5 km und aus einem an gleicher Stelle abzweigenden Stichbecken mit 2 km nutzbarer Uferlänge, welches aus dem unmittelbar oberhalb der Schleuse liegenden Schiffswendeplatz abzweigt. Der zum Hafen erweiterte Schiffahrtsweg bietet Liegeplätze für 2 Schiffe von je 12 Meter Breite nebeneinander. Das Stichbecken hat im vorderen Teile eine Wasserspiegelbreite von 67 Meter, gegen Ende eine Breite von 53 Meter. Das Ladeufer besteht bei dem verbreiterten Schiffahrtsweg aus einer eisernen Spundwand (System Larssen), in dem abzweigenden Stichbecken aus einer Betonmauer mit anschließender Böschung 1 : 1 bis zur Oberfläche des Hafengeländes, welches zwecks hochwasserfreier Lage der Kerr um durchschnittlich 2 Meter über das natürliche Gelände aufgehöht wurde.

Das gesamte Hafengelände liegt nicht im Bodensenkungsgebiet. Es sind somit keine besonderen Vorkehrungen gegen etwaige Schäden beim Absinken zu treffen. Dieser Umstand ist deshalb besonders wichtig, weil der rheinisch-westfälische Industriebezirk keine derartigen Gebiete aufzuweisen hat, die für die Ansiedlung neuer Industrie gleich günstig sind. Das in Verbindung mit dem Hafenbecken aufzuschließende Gelände hat ohne Wasserfläche eine Größe von 850 Morgen und wird in großzügiger Weise durch Verkehrswege aufgeschlossen.

Der Mülheimer Hafen ist als Handels- (Umschlags-) Hafen und Industriehafen angelegt.

Für Handelszwecke dient in der Hauptsache die öffentliche Umschlagsstelle dicht oberhalb der Schleuse für Umschlag von Massengut, wie Kohlen, Erze, Oel, Getreide usw. ist der zum Hafen erweiterte Schiffahrtsweg und zur Niederlassung von Industrie jedoch das Stichbecken vorgesehen.

Sämtliche Plätze erhielten Eisenbahnanschluß. In das Straßennetz des Hafengeländes werden Wasserleitungen, elektrische Leitungen und Abwasserleitungen verlegt. Außerdem sind mit dem Hafenunternehmen einige große durchgehende Straßenzüge im Ausbau begriffen, die das Hafengebiet mit der Umgebung in beste Verbindung bringen.

Den Verkehr zwischen dem Netz der Reichsbahn und dem Wasserweg sowie den Industriegrundstücken ohne Wasseranschluß vermittelt die städtische Hafenbahn. Der Umfang des geplanten Netzes der Hafenbahn beträgt rund 20 km.

Die Erdarbeiten zur Herstellung des Stichbeckens wurden als Notstandsarbeiten im Februar 1926 begonnen. Es waren während der ganzen Bauzeit täglich durchschnittlich 200 Mann, im Sommer 1926 bis zu 300 Mann täglich beschäftigt. Im ganzen wurden 350 000 cbm Bodenmassen ausgehoben, welche zur Anschüttung zwecks Höherlegung des Geländes verwendet wurden. An Stampfbeton für die Herstellung der Ufermauer wurden rund 20 000 cbm verarbeitet.

Rheinwasserstraßenbeirat. Der Reichsverkehrsminister hat anstelle des verstorbenen Direktors W. H. Droste seinen bisherigen Stellvertreter Direktor Otto Tillich vom Kohlenkontor, Duisburg-Ruhrort, zum Mitglied der Gruppe 5 (Großverfrachter in Handel und Industrie) beim Rheinwasserstraßenbeirat und zu seinem Stellvertreter Direktor A. Melchior von derselben Firma bestellt.

*

Ems—Weser-Wasserstraßenbeirat. An Stelle des verstorbenen Direktors Droste vom Kohlenkontor, Duisburg-Ruhrort, wurde in den Wasserstraßenbeirat des Ems-Wesergebietes auf Vorschlag des Vorstandes der Schifferbörse Direktor Kirchhof von der Hugo Stinnes-Rheinreederei A.-G., Duisburg, gewählt.

Um den Aachen—Rhein-Kanal. Der Oberpräsident der Rheinprovinz hatte am 13. 12. 27 den Vorstand des Aachen—Rheinkanalvereins nach München-Gladbach gebeten, um einen Bericht des staatlichen Vorarbeitenamts für den Aachen—Rhein-Kanal über die bisherigen Ergebnisse seiner Untersuchungen entgegenzunehmen. Als Ausgangspunkt der Arbeiten dieses Amts hat der im Auftrag des Vereins ausgearbeitete Entwurf gedient. Das Amt hat auf dieser Grundlage insbesondere die Boden- und Grundwasserverhältnisse zunächst auf der vom Kanalverein vorgeschlagenen Linie eingehend untersucht und weiterhin auch eine zweite Möglichkeit der Verbindung des Wurm—Inde-Gebiets auf dem Rhein bei Neuß unter Benutzung des Erfttals geprüft. Die Ergebnisse wurden an Hand von Plänen erläutert, und dabei allseitig anerkannt, daß die rein sachlich durchgeführten Arbeiten wesentlich zur Klärung der schwierigen Frage beitragen. Der Besprechung war eine Befahrung der Mündungsstrecke des Kanals vorhergegangen. Am Nachmittag unternahm der Oberpräsident mit Vertretern der Rheinstrombauverwaltung und des Kanalvereins Ortsbesichtigungen im Aachener und im Stolberg-Eschweiler Einflußgebiet.

Für die Mosel-Kanalisierung. Am 7. 12. 1927 fand im Sitzungssaal der Industrie- und Handelskammer zu Trier eine Versammlung der vor Jahresfrist gegründeten „Interessengemeinschaft zur Förderung der Saar—Moselkanalisierung" statt, in der sich, wie bekannt, die Städte, Landkreise und Handelskammern des Moselgebiets und unteren Saartales zusammengefunden haben. Es wurde nach Entgegennahme eines eingehenden Berichtes über die bisherige Entwicklung und den gegenwärtigen Stand der Wasserstraßenfrage in der sich anschließenden Aussprache betont, daß an den Bestrebungen und Zielen der Interessengemeinschaft mit Nachdruck festzuhalten sei. Die Schiffbarmachung von Mosel und Saar müsse und werde kommen, da sie eine volkswirtschaftliche Notwendigkeit sei. Für das Moselgebiet selbst sei sie schlechthin eine Lebensfrage. Sehr beachtenswert sei die demnächst beginnende Kanalisierung der lothringischen Moselstrecke Metz—Diedenhofen, die das gesamte lothringische Industriebecken an das Wasserstraßennetz heranbringe. Hervorgehoben wurde dabei der Widersinn, der darin liegt, daß ein Fluß in seinem Oberlauf schiffbar, in seinem breiten Unterlauf jedoch, der in die leistungsfähigste Wasserstraße Europas führt, nicht benutzbar ist. Unterstrichen wurde auch die große Bedeutung der Wasserkraftgewinnung aus Mosel und Saar, und es wurde der Hoffnung Ausdruck gegeben, daß die hierüber bereits vorliegenden großen Projekte baldigst zur Ausführung kämen, so daß auch die eigentliche Kanalisierung der Verwirklichung näher gebracht wurde. / Zum Vorsitzenden der Interessengemeinschaft wurde an Stelle des in den Ruhestand getretenen Oberbürgermeisters von Bruchhausen-Trier Oberbürgermeister Dr. Weitz, Trier, gewählt.

Für beschleunigte Kanalisierung des Mains. Der Schiffahrtsausschuß des Donau—Main-Wasserstraßenbeirates hat in Würzburg unter dem Vorsitz des Staatsrats Dr. v. Graßmann und unter Beteiligung der staatlichen Behörden sowie der Rhein—Main—Donau A.-G. über die Anregungen des Main—Rhein-Schiffahrtsunternehmerverbandes beraten, um die erheblichen Schwierigkeiten für die Schiffahrt zu vermeiden oder wenigstens zu mildern, die sich während der Kanalisierungsarbeiten ergaben. Hierbei wurden durch die Anlage weiterer Schutzhäfen mit Umschlagsmöglichkeit, der Betrieb und die Tarifgebarung der von der Reichsbahn betriebenen Kette erörtert. Einmütig kam die Auffassung zur Geltung, daß die Schiffahrt eine viel raschere Kanalisierung der Mainstrecke fordern müsse, um die großen Schädigungen des Betriebes während der Bauzeit auf das geringste Maß zu beschränken. Eine Bauzeit von acht Jahren für die Strecke bis Würzburg sei deshalb viel zu lang.

Um die Verkürzung der Lade- und Löschfristen in der Rheinschiffahrt. In der letzten Vollversammlung der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer zu Duisburg-Wesel erstattete der zweite Syndikus Dr. Gentzsch nach „Düsseld. Nachr." einen eingehenden Bericht über die von den Kreisen der Rheinschiffahrt in der letzten Zeit mit Nachdruck betriebene Lösung der schon lange Zeit schwebenden Frage der Verkürzung der im Binnenschiffahrtsgesetz von 1895 vorgesehenen Lade- und Löschfristen.

Infolge der Entwicklung der Technik in den letzten dreißig Jahren sei eine derartige Vervollkommnung in den Verladeeinrichtungen eingetreten, daß Schiffe heute in weitaus kürzeren Fristen beladen oder gelöscht werden können als zur Zeit der Schaffung des Binnenschiffahrtsgesetzes. Damit sei auch eine erhebliche Leistungssteigerung der Verladeanlagen der Betriebe Hand in Hand gegangen, die bei Ersatz ihrer veralteten Anlagen durch neue und beim Ausbau ihrer Umschlagseinrichtungen selbstverständlich nur Verladeanlagen neuester Konstruktion und höchster Leistungsfähigkeit wählen. Eine Verkürzung der Lade- und Löschfristen erfolge heute vielfach auf dem Wege der freien Vereinbarung im Frachtvertrag. Da die Frachtenbildung auf Grund verkürzter Lade- und Löschfristen basiert, entstehe für den Schiffer ein großer Schaden, wenn es ihm nicht gelingt, im Frachtvertrag verkürzte Fristen zu vereinbaren, sondern zu den vollen gesetzlichen Fristen laden und löschen muß. Ein Antrag des Partikulierschifferverbandes „Jus et Justitia" in Duisburg-Ruhrort an die zuständigen Behörden bezwecke gemäß den einschlägigen Bestimmungen auf dem Wege der Verordnung für das Gebiet des Rheins, der nordwestdeutschen Kanäle, des Mains und Neckars nach einem bestimmten Vorschlag verkürzte Fristen herbeizuführen. Der Vorstand der Schifferbörse habe letzthin in der Frage ein eingehendes Gutachten erstattet, das sich für eine Verkürzung der Fristen ausspreche. Der Schiffahrts- und Hafenausschuß der Kammer, der sich in seiner Sitzung auch mit einigen anderen Rheinverkehrsfragen befaßte, habe sich einstimmung hinter dieses Gutachten gestellt.

Im Hinblick darauf, daß die Meinungen unter den verschiedenen beteiligten Kreisen der Wirtschaft des Kammerbezirks, der Schiffahrt einerseits und den Verladern andererseits, erheblich auseinandergehen und sich zur Zeit als unüberbrückbar herausgestellt haben, beschloß die Vollversammlung, dem Antrag des Berichterstatters entsprechend, zur Zeit von einer Stellungnahme in der Frage abzusehen und sich lediglich auf eine Berichterstattung an die zuständigen Stellen über die im Bezirk zutagegetretenen verschiedenen Meinungen zu beschränken.

*

Mit weiteren *Rheinverkehrsfragen* befaßte sich der *Schiffahrts- und Hafenausschuß der Kammer* in seiner vorhergehenden Sitzung. So wurden gegen die *Verlegung des Kipperbetriebes* aus dem Duisburger Parallelhafen nach den Duisburg-Ruhrorter Häfen im Hinblick auf den Bau der Großverladeanlagen in den Ruhrorter Häfen ernste Bedenken geäußert. Eine ernstliche Gefährdung, wenn nicht gar Verödung der Duisburger Anlagen der großen Speditionsfirmen sei die Folge. Ferner wurde auf die *Erschwerung der Schiffahrt und Flößerei auf dem Main* aufmerksam gemacht, welche dadurch zu erwarten stehe, daß bei den Umkanalisierungsarbeiten auf der unteren Mainstrecke die sogenannten Floßgassen fortfallen und für die Flößerei die gleichen Bestimmungen wie für die Schiffe, wie Schleppzwang und Schleusung, vorgeschrieben werden sollen. Im Hinblick auf eine reibungslose Abwicklung der Flößerei soll beantragt werden, falls eine Beibehaltung der Floßgassen aus technischen Gründen nicht möglich ist, Doppelschleusen an jeder Staustufe zu errichten. Einem Antrag des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen um Abstellung der Unzuträglichkeiten, die sich immer wieder aus der *Untersuchung der die westdeutschen Kanäle regelmäßig befahrenden Rheinschiffe ergeben*, wurde beigetreten. Ebenso wurde ein Vorschlag einer einheitlichen *Buchführung der Schiffseichaufnehmer* angenommen. Bezüglich der Gewichtsdifferenzen bei der Eichaufnahme in Süß- und Seewasser will man sich mit den zuständigen Stellen in den Seehäfen in Verbindung setzen.

Vorarbeiten zum Elbe—Spree—Oder-Kanal. Unwidersprochenen Pressemeldungen zufolge hat das Reichsverkehrsministerium beschlossen, mit dem 1. Januar 1928 in Senftenberg ein Vorarbeitsamt für den geplanten Elbe—Spree—Oder-Kanal zu errichten. Damit sind die langjährigen Bemühungen, die zunächst von der Industrie- und Handelskammer Kottbus, späterhin von dem Elbe—Spree—Oder-Kanalverein Kottbus unternommen wurden, zu einem vorläufigen günstigen Abschluß gebracht.

Strom- und Schiffahrt-Polizeiverordnung für die Binnenschiffahrt und Flößerei auf der Unterweser. Im R. G. Bl. II Nr. 52 vom 16. 12. 27 ist die „Strom- und Schiffahrt-Polizeiverordnung für die Binnenschiffahrt und Flößerei auf der Unterweser. Vom 7. Dezember 1927" veröffentlicht, die auf Grund des § 11 des Reichsgesetzes über den Staatsvertrag, betreffend den Uebergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich vom 29. Juli 1921 (Reichsgesetzbl. S. 961 ff.) und des Artikel III der Verordnung über Vermögensstrafen und Bußen vom 6. Februar 1924 (Reichsgesetzbl. I. S. 44 ff.), für die Binnenschiffahrt und Flößerei auf der Weser von der Kaiserbrücke in Bremen bis zur Grenze der Seefahrt auf der Lesum von der Eisenbahnbrücke bei Burg-Lesum und auf der Hunte von Oldenburg bis zu ihrer Einmündung in die Weser erlassen wurde und die am 1. Januar 1928 in Kraft tritt.

Der Verband niederschlesischer Industrie- und Handelskammern für beschleunigten Ausbau des Ottmachauer Staubeckens. Auf der am 16. 12. 27 in Breslau stattgefundenen Tagung des Verbandes niederschlesischer Industrie- und Handelskammern wurde im Anschluß an ein Referat des 1. Syndikus Dr. phil. Dr. jur. h. c. Freymark-Breslau über den Bau des Ottmachauer Staubeckens folgende Entschließung angenommen, die der Reichsregierung, dem Reichstag und dem Landeshauptmann von Niederschlesien zugeleitet wurde:

„Die beschleunigte Ausführung des Ottmachauer Staubeckens und der sonstigen der Nachregulierung der Oder gewidmeten Arbeiten ist eine der wichtigsten Voraussetzungen für die dringend notwendige Verbesserung der verkehrsgeographischen Lage Schlesiens. Sie ist angesichts des Fortganges der Arbeiten am Mittellandkanal um so dringender, wenn nicht der in Wettbewerb mit dem Westen stehenden schlesischen Wirtschaft, insbesondere der Montan- und Hüttenindustrie schwerster, nie wieder gut zu machender Schaden zugefügt werden soll. Der Verband niederschlesischer Industrie- und Handelskammern hat mit lebhaftem Bedauern davon Kenntnis genommen, daß die im Reichshaushaltsplan für das Staubecken ausgeworfenen Beträge gegenüber dem Vorjahre wesentlich herabgesetzt werden sollen und erhebt wieder holt die Forderung nach beschleunigter Ausführung des Plans. Er fordert weiter, daß die Frage der Kompensationen für Schlesien für die durch die Ausführung des Mittellandkanals verringerte Wettbewerbsfähigkeit alsbald geklärt wird, und zwar in unmittelbarer Verbindung mit den Arbeiten am Mittellandkanal und in unlöslichem Zusammenhange damit."

Eröffnung der Lahnschiffahrt 1928.

In einer vor kurzem in Diez stattgefundenen Versammlung, an der Vertreter des Bezirksverbandes Wiesbaden, der beteiligten Kreise und Städte sowie der Rheinstrombauverwaltung teilnahmen, wurde von der Bauleitung ein Bericht über den Stand der Bauarbeiten an der Lahn bekanntgegeben, aus dem die Trier. Land. Ztg. berichtet:

Die Vertiefungsarbeiten an der Schleuse zu Limburg und die Wehr- und Schleusenneubauten in Diez und Nassau sind bis auf geringe Uferregulierungsarbeiten fertiggestellt. Wehrerhöhungen in Kalkofen und Hollerich sehen ihrer Vollendung entgegen. Die Wehr- und Schleusenneubauten in Dausenau sind zur Hälfte fertiggestellt worden. Mit Rücksicht auf den eingetretenen Winter sollen die Arbeiten im nächsten Frühjahr fortgeführt werden. Große Schwierigkeiten haben die im Interesse der Schiffahrt erforderlichen Baggerungen gemacht, da auf der Lahnsohle zum Teil Felsen und schwer zu lösende Masse angetroffen wurden. Die Bauleitung will zunächst nur eine einschiffige Rinne ausbaggern lassen, um die kanalisierte Flußstrecke von der Stadt Limburg bis zur Lahnmündung Anfang Juli 1928 dem Verkehr übergeben zu können. / Nach den neuesten Schätzungen wird der Jahresverkehr etwa 850 000 Tonnen betragen. Die Verzinsung und Abtragung der Anlagekapitalien soll durch Schiffahrtsabgaben gedeckt werden. Ueber die Tarifgestaltung wird in nächster Zeit gesprochen werden.

AUSLÄNDISCHE BINNENSCHIFFAHRT

Monatsbericht aus den Donauländern. Die D. D. S. G., die österreichische Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, hat auf ihrer Werft einen Zugdampfer erbaut, der das größte und stärkste Schiff der gesamten Donauflotte darstellt. Der auf den Namen „Oesterreich" getaufte Dampfer wurde kürzlich in Dienst gestellt. Er hat eine Länge von 72 m, eine Breite von 21 m und entfaltet eine Energie von 2500 PS. Durch 8 Schotten ist er in 9 wasserdichte Abteilungen unterteilt. Er bildet das erste Schiff der D. D. S. G., welches auf der Schaufelradumhüllung das Staatswappen der österreichischen Republik führt.

*

Die österreichische Binnenschiffahrt hat durch den Tod des Vizedirektors und Chefarchitekten der D. D. S. G., Professor Otmar v. Leisener einen schweren Verlust erlitten.

*

Seit der Errichtung des deutsch-österreichisch-ungarischen Schiffahrtskartells auf der Donau ist auch die Verkehrsabwicklung in Linz, dem zweitwichtigsten österreichischen Hafen, wesentlich vereinfacht worden. Die Verkehrsagenden aller dem Kartell angehörigen Gesellschaften hat hier die D. D. S. G. übernommen. Eigene Agentien in Linz besitzen derzeit die Tschechoslowakische Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft und die Flußschiffahrt SHS (Jugoslawien).

*

Das hundertjährige Jubiläum der Erfindung der Schiffsschraube durch den Oesterreicher Josef Ressel wurde in Wien festlich begangen.

*

An der österreichischen Stromstrecke werden auf Grund jüngst gefaßter Beschlüsse umfangreiche Uferschutzbauten vorgenommen, insbesondere im Bereich des Greiner Strudels. / Eine Konferenz über die Angelegenheiten des Floßverkehrs an der Grenze zwischen Oesterreich und der Tschechoslowakei fand in Prag statt.

*

Der tschechoslowakische Floßverkehr weist eine kräftige Belebung gegenüber 1926 auf. In den ersten sieben Monaten von 1927 wurden von und nach den tchechoslowakischen Donauhäfen fast eine Million Tonnen verfrachtet (um 60 v. H. mehr als im gleichen Zeitraum des Vorjahrs). Der Umschlagsverkehr von Preßburg (Bratislava) betrug in dieser Zeit 439 000 t (um 33 v. H. mehr), Komorn (Komarno) 492 000 t (um 78 v. H. mehr), sodaß Komorn diesbezüglich bereits Preßburg überflügelt hat. Allerdings kommt für Preßburg noch eine Durchfuhr von 1 097 000 t (um 19 v. H. mehr als im gleichen Zeitraum 1926) dazu.

*

In Preßburg wird eine Freizone errichtet. Hier und außerhalb der Zone werden Lagerhäuser aufgeführt, deren Erbauung im Verein mit den dazugehörigen Verladevorrichtungen einen Kostenaufwand von 17 Millionen Kronen erfordert. Die Beträge werden vom Staat, der Stadt und von privaten Unternehmern aufgebracht. Gleichzeitig wird unter staatlicher Förderung eine Freihafengesellschaft ins Leben gerufen.

*

Die tschechoslowakischen Staatsbahnen haben für eine Reihe von auf den Wasserweg eingeführten Waren Tarifermäßigungen gewährt.

In Ungarn wurden schwerwiegende Bedenken gegen die mit November in Kraft getretene internationale Donauschiffahrtsordnung laut. Sie hätte bekanntlich bereits im Vorjahre eingeführt werden sollen, doch zeigte sie so arge Mängel, daß die Schiffahrtsgesellschaften ihr die Anerkennung verweigerten. Aber auch die Form, in der die Schiffahrtsordnung nun in Kraft getreten ist, hat schon in der kürzesten Zeit ihrer Durchführung zu Einwänden Anlaß gegeben, die sich in erster Linie auf navigatorische Fragen beziehen. Das Recht, die Seite des Ausweichens bei Begegnung zweier Schiffe zu bestimmen, steht jetzt beiden Fahrzeugen zu, sodaß man sich erst von Bord zu Bord darüber einigen muß. Bisher hatte, was wesentlich vorteilhafter schien, das talwärts fahrende als jenes Schiff, dessen Navigationsfähigkeit die geringere ist, das alleinige Recht, die Ausweichseite zu bestimmen.

*

Der Hafen von Bazias, jetzt rumänisch, und zwar an der Grenze gegen Jugoslawien am linken Donauufer, ist während des Krieges gänzlich zerstört worden. Die rumänische Regierung hat beschlossen, einen außerordentlichen Kredit zum Wiederaufbau dieses Hafens anzufordern. Bazias wird damit der oberste rumänische Donauhafen werden und der Ausfuhr für die Metallproduktion des Banats dienen. Gleichzeitig strebt Rumänien ein Abkommen mit Jugoslawien über den Grenzverkehr bei Bazias an.

Dr. F. W.

Auflösung der österreichischen Donau-Regulierungskommission. Die wiederholten starken Eisstöße und Ueberschwemmungen sowie das Bedürfnis, die zahlreichen Verzweigungen des Donaustromes durch Schaffung eines einheitlichen Bettes zu beseitigen, um vor allem dadurch eine stabile Ueberbrückung des Flusses bei Wien möglich zu machen, haben im Jahre 1869 zur Gründung der Donau-Regulierungs-Kommission geführt, die während ihrer fast sechzigjährigen Bestandzeit viele nützliche Arbeiten an der Wiener und niederösterreichischen Donau durchgeführt hat.

Nunmehr gehen auf Grund des Verfassungsgesetzes die Stromregulierungen an den Bund über und werden dort von einem dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft unterstellten Bundesstrombauamt besorgt; dieses ist aus der Baudirektion der Donau-Regulierungs-Kommission hervorgegangen und diese selbst wird mit Ende dieses Jahres liquidiert.

Ein belgisches Binnenschiffahrtsamt. Im belgischen Ministerrat wird in den nächsten Tagen ein Gesetzentwurf über die Schaffung eines belgischen nationalen Binnenschiffahrtsamtes behandelt werden. Dieses wird sich aus Mitgliedern der Behörden und der Wasserstraßenbenützer zusammensetzen und wird ermächtigt werden, die Instandstellungsarbeiten an Waserstraßen vorzunehmen, ohne die Kreditgewährung abzuwarten, und es soll hierzu mit einem Fonds ausgerüstet werden. Das Amt wird ferner die Bedingungen für das Schleppen und das Treideln aufstellen und die Schleusenpolizei ausüben.

I. Fr.

RECHTSFRAGEN DER BINNENSCHIFFAHRT

Der Streit um die Hamburger Hafenrundfahrten. In Z. f. B. 8/1927, 333 berichteten wir über einen Streit zwischen dem Inhaber der Hamburger-Stader-Altländer Linie, Albert Aust, und der Hamburger Polizeibehörde. Diese hatte dem Inhaber der genannten Schiffahrtslinie im September 1926 mitgeteilt, daß ihm Hafenrundfahrten fernerhin nicht mehr gestattet seien, und daß Rundfahrten nichtkonzessionierter Unternehmen für die Zukunft verhindert werden würden. Im Dezember 1926 wurde ein Antrag Aust, ihm die Erlaubnis von Hafenrundfahrten zu gestatten, von der Polizeibehörde abschlägig beschieden. Aust verlangte nun die Aufhebung der behördlichen Verfügungen und klagte dieserhalb vor dem hamburgischen Verwaltungsgericht mit dem Erfolg, daß dieses Gericht die behördliche Verfügung, durch die dem Kläger die Veranstaltung von Hafenrundfahrten schlechthin untersagt wurde, aufhob. Das Gericht vertrat die Ansicht, daß Aust Rundfahrten in dem bisher betriebenen Umfange auch weiterhin ausführen dürfe. / Das Urteil wurde von beiden Seiten mit der Berufung angefochten. Das Oberverwaltungsgericht (Vorsitz: Präsident Dr. Ritter) hat nun die Berufung des Klägers verworfen und auf die Berufung der Polizeibehörde das Urteil des Verwaltungsgerichtes insoweit aufgehoben, als es der Klage entsprochen und der Verklagten Kosten auferlegt hat. / Das Gericht führt u. a. aus:

Die Klage auf Aufhebung der polizeilichen Verfügung vom 4. September 1926 muß an der Senatsverordnung vom 9. Mai 1913 scheitern. Daß diese Verordnung noch heute gilt, begegnet keinem Bedenken, wird auch vom Kläger nicht bezweifelt. Nachdem das Gericht die aus der Senatsverordnug sich ergebenden Befugnisse der Polizeibehörde aufgezeigt und nachgewiesen hat, daß auch die Senatsverordnung mit dem auf die Reichsgewerbeordnung gegründeten Gewerbepolizeirecht nicht kollidiert, fährt es fort: „So hart, ja offenbar unbillig auch das Ergebnis erscheinen muß, bis zum Vorwurf eines dem Kläger gegenüber an den Tag gelegten Dolus wird man nicht gehen können." Zur Ablehnung des Antrages Aust durch die Polizeibehörde, ihm die Erlaubnis von Hafenrundfahrten zu verleihen, verweist das Gericht auf die Ueberschrift der Senatsverordnung, die lautet: „Sicherung der Beförderung von Passagieren mit Dampfschiffen". Das Urteil führt hierzu aus: „Man kann, wenn überhaupt etwas, der Ueberschrift nur entnehmen, daß die Erlaubnis zu verweigern ist, wenn die Verweigerung geeignet ist, die Sicherung von Passagieren auf Dampfern zu erhöhen. Und das wird schon der Fall sein, wenn das Bedürfnis nach Hafenrundfahrten gedeckt ist und demnach jedes für diesen Zweck in Dienst gestellte Schiff im räumlich beschränkten Hamburger Hafen eine unnötige Gefahr für sich und andere bedeutet. Daß das Bedürfnis aber durch die Hafen-Dampfschiffahrts-A.-G. befriedigt wird, wird auch vom Kläger nicht bestritten. Wenn er hinzufügt, daß diese Gesellschaft erst später als er den Betrieb der Hafenrundfahrten aufgenommen habe, und daß man erst heute, nachdem der Staat die Aktien der Gesellschaft erworben habe, sich anschicke, ihn seines wohlerworbenen Rechtes am Gewerbebetrieb zu berauben und eine lästige Konkurrenz mit den Mitteln des Verwaltungsrechtes zu ersticken, so ist das menschlich durchaus, und zwar um so mehr begreiflich, als die Polizeibehörde sich erst in letzter Stunde bereitgefunden hat, gegenüber dem von Anfang an erhobenen Vorwurf des Klägers, das Verhalten des Staates sei lediglich aus Wettbewerbsrücksichten zu erklären, zu behaupten, der Vorstand der Abteilung IV der Polizeibehörde habe „lediglich im verkehrspolizeilichen Interesse und weil nach seiner Ansicht ein Bedürfnis nicht vorliege", das Gesuch des Klägers um Erteilung der Erlaubnis abgelehnt. Das kann aber nichts daran ändern, daß diese Ablehnung dem objektiven Recht entspricht und die replica doli aus den bezeichneten Gründen nicht durchschläge, den notwendigen Ausgleich zwischen dem wirtschaftlich berechtigten Interesse des Klägers und dem öffentlichen Interesse herbeizuführen, muß dem billigen, verwaltungsmäßigen Ermessen der Polizeibehörde vorbehalten bleiben." / Das Urteil ist mit der Verkündung rechtskräftig geworden.

Kettenbruch bei der Kranlöschung einer Schiffsladung durch Ueberlastung der Kette. Mangelhafte Beaufsichtigung der Entlöschungsarbeiten. Urteil des Reichsgerichts vom 12. 11. 1927. Die Firma Retzlaff in Stettin hatte als Eigentümerin des Dampfers „Grimgerde" eine Ladung Eisenbahnschienen nach Königsberg i. Pr. an die Firma C. verfrachtet. Diese beauftragte die Stauereigesellschaft X. mit der Löschung. Während der mit Hilfe von Kränen und Kettenschlingen ausgeführten Löschung brach eine mit 6 Eisenbahnschienen beladene Kette und es fielen die in die Kette eingeschlungenen Schienen im Gewicht von 2 400 kg aus einer Höhe von etwa 4—5 m auf das Deck des Dampfers. Dabei wurde die Tankdecke durchgeschlagen und der Schiffsboden beschädigt. Der Schaden betrug 9 740 RM. Die Stettiner Firma machte mit der Klage die Firma C. für den Schaden verantwortlich. Das Landgericht Königsberg wies die Klage ab, das Oberlandesgericht daselbst erklärte den Klaganspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt, das Reichsgericht wies die Revision der Beklagten zurück mit folgenden Entscheidungsgründen: Das Berufungsgericht hat festgestellt, daß der Bruch der zur Löschung der Schienen verwendeten Kette auf das Zusammentreffen zweier Umstände zurückzuführen sei: die Kette sei durch das Einschlingen von sechs Schienen auf einmal überlastet worden und außerdem sei durch unsachgemäßes Einschlagen der Schienen eine Verdrehung der Kette und damit eine verstärkte Inanspruchnahme derselben herbeigeführt worden, welche eine Erhöhung der Gefahr des Kettenbruches bedeutet habe. Die Kette hätte nur mit jeweils 2 100 kg belastet werden dürfen, während sie zur Zeit des Unfalls mit 2 400 kg belastet gewesen sei. Dem ist zuzustimmen, ebenso den folgenden Ausführungen: Zur Zeit des Unfalls sei eine verantwortliche und zur Führung der Aufsicht über die Entlöschungsarbeiten geeignete Person nicht zur Stelle gewesen. Es sei aber eine ständige Beaufsichtigung dieser Arbeiten um so nötiger gewesen, als damals ungeschulte und ungeübte Ersatzkräfte die Löschungsarbeiten besorgt hätten und die Entladung der Schienen besonders schwierig gewesen sei. Auch bei der eigentlichen Leitung der Arbeiten sei nicht die im Verkehr erforderliche Sorgfalt angewendet worden. Insbesondere habe sich von den mit den Löschungsarbeiten betrauten Kräften niemand um die Tragfähigkeit der Kette und die Zahl der auf einmal zu löschenden Schienen genügend gekümmert. Die von der Beklagten mit der Entlöschung beauftragte Stauereigesellschaft X. habe diese Arbeiten durch den Stauermeister Z. leiten lassen. Dieser habe keine genaueren Feststellungen über die Tragfähigkeit der ihm von dritter Seite angelieferten Kette getroffen. Der Stauermeister G. von der Hafenbetriebsgesellschaft habe bei Uebergabe der Kette dem Z. erklärt, daß nicht mehr als 4—5 Schienen auf einmal eingeschlagen werden sollten. Der Vorarbeiter F. von der Hafenbetriebsgesellschaft habe nach dem Schiffe zu gerufen oder dem Z. persönlich erklärt, es sollten nicht etwa 6—7 Schienen auf einmal entladen werden. Beide hätten den Z. ausdrücklich davor gewarnt, mehr als 5 Schienen auf einmal zu entladen. Trotzdem sei dies mehrmals, insbesondere beim Unfall selbst, geschehen. Eine Verantwortlichkeit des Kapitäns für ordnungsmäßige Ausführung der Löschungsarbeiten kommt nicht in Betracht, da nach dem zwischen den Parteien bestehenden Vertragsverhältnis die Beklagte unter eigener Verantwortlichkeit die Entlöschung zu besorgen hatte. (I 95/27.) —

DIE BETRIEBSLAGE DER DEUTSCHEN BINNENSCHIFFAHRT IM MONAT NOVEMBER 1927

Rhein Die Rheinschiffahrt war im Berichtsmonat abwechslungsreich und teilweise angeregt beschäftigt. Aber trotz der Frachtbesserungen blieb die Lage infolge des durch Nebel und Hochwasser verursachten langsameren Umlaufs wenig befriedigend. Stärker als durch das nur wenige Tage anhaltende Hochwasser, das die Schleppschiffahrt sehr schädigte und teilweise stillegte, wurde die Schiffahrt durch häufigen Nebel behindert. Dieser trat an einigen Tagen so stark hervor, daß nur wenige Stunden gefahren werden konnte. Die Kohlenverladungen zum Oberrhein gingen im allgemeinen über den seit Monaten bekannten mäßigen Rahmen nicht hinaus. Infolge des fallenden Wasserstandes im ersten Monatsdrittel wurden besonders Kähne mittlerer und kleinerer Größe knapp, in kleineren Spezialschiffen herrschte sogar während des ganzen Monats ein mehr oder weniger empfindlicher Mangel. Bei dem plötzlichen Steigen des Wassers ab 10. d. M. wurde dann wieder Kahnraum ausreichend angeboten, der jedoch bald wieder vergriffen war. Ab etwa 18. d. M. blieb dann eine starke Nachfrage nach Schiffen aller Größen. Infolge der Witterungsverhältnisse, wie Nebel und Kleinwasser, war es im letzten Monatsdrittel nicht möglich, für Oberrheinstationen Schiffe gegen Tonnenfracht zu bekommen. Zum erstenmal seit langer Zeit erfolgte die Annahme der Kähne nach dort nur noch in Tagesmiete. Das Talgeschäft nach Holland und Belgien vollzog sich in den mäßigen Bahnen der Vormonate. Im letzten Monatsdrittel war bei sehr geringem Angebot die Nachfrage nach Kähnen stark. Der Bergverkehr ab Holland brachte, verursacht durch den am 12. November ausgebrochenen Streik auf dem Dortmund—Ems-Kanal, größere Transporte in Holz und Erzen, wodurch dem Mangel an Schleppgut ab Ruhrort etwas abgeholfen wurde. Die Fahrt nach Basel blieb weiter während des ganzen Monats eingestellt. Während sich im Vormonat die Schlepplöhne sehr unbeständig zeigten, die Kahnfrachten dagegen ziemlich einheitlich waren, zeigte sich in diesem Monat das umgekehrte Bild. Bei gleichbleibenden Schlepplöhnen waren die Kahnfrachten bei Aufbesserungen ziemlichen Schwankungen unterworfen. Der Rheinwasserstand, der am Monatsanfang 1,95 m Cauber Pegel notierte, fiel bis zum 8. d. M. auf 1,70 m, schnellte dann infolge starker Niederschläge im ganzen Stromgebiet bis auf 4,72 m am 12. d. M. an und sank dann über 4,33 m am 15., 2,81 m am 20., 2,35 m am 25. auf 2,09 m am Monatsende. / Die Fahrzeuge konnten, abgesehen vom Monatsanfang und -ende ohne Einschränkungen in der Abladetiefe beladen werden. / Im Talgeschäft Rhein—Ruhr-Häfen/Rotterdam notierte die Schifferbörse in Duisburg-Ruhrort bis einschließlich 17. d. M. 1,— M. bei freiem Schleppen und 1,10 M. einschließlich Schleppen. Die Spanne zwischen den Sätzen bei freiem Schleppen und einschließlich Schleppen besserte sich dann um 5 Pf. auf. Die Notierungen bis einschließlich 21. waren 1,— M. bezw. 1,15 M., bis einschließlich 27. 1,20 M. bezw. 1,35 M. und ab 28. bis Monatsende 1,40 M. bezw. 1,55 M. In den gleichen Zeiträumen wurden für Schiffe ab Rhein—Herne-Kanalhäfen 20 Pf. mehr gezahlt. Die Frachtsätze ab Rhein—Ruhr-Häfen nach Antwerpen/Gent waren bis einschließlich 17. 1,60 M. einschließlich Schleppen, bis einschließlich 21. 1,65 M., bis einschließlich 27. 1,90 M. und ab 28. bis Monatsende 2,15 M. einschließlich Schleppen. Der Zuschlag ab Rhein—Herne-Kanalhäfen betrug jeweils 20 Pf. In der Verkehrsbeziehung Rhein—Ruhr-Häfen/Mannheim waren die Notierungen der Schifferbörse in Duisburg-Ruhrort 1,— M. am 2. d. M., 1,20 M. am 4./5. d. M., 1,40 M. am 9., 1,— M. am 14./15./17., 1,20/1,30 M. am 19. und 1,30 M. am 21. bei ganzer Lade- und Löschzeit. Ab Rhein—Herne-Kanalhäfen wurde durchweg 20 Pf. mehr gezahlt. Für Tagesmieten wurden am 24. und 26. 5 Pf. bei 20 Tagen Garantie Rücklieferung Ruhrort notiert. Ab Rhein—Herne-Kanalhäfen wurden bereits am 18./19. 5 Pf. und ab 22. 5½ Pf. je Tonne bei 20 Tagen Garantie Rücklieferung Ruhrort notiert. / Das Schleppgeschäft konnte sich nicht aufbessern. Trotz Hochwassers und starken Nebels hielten sich die Schlepplöhne den Monat über gleichbleibend auf dem verlustbringenden Satz von 1,—/1,10 M. je Tonne Basis Mannheim. Die im Oktober zusammengetretene Schleppzentrale wurde zu Monatsanfang wieder aufgelöst, da es sich herausstellte, daß eine Stillegung von Schleppkraft erforderlich wurde und eine Lösung der hiermit verbundenen Fragen in dem vorgeschlagenen Rahmen nicht möglich war. Die Folge davon war auch, daß die Schlepplöhne von ihrem fast den ganzen Monat Oktober behaupteten höheren Satz wieder auf ihren früheren Satz von 1,—/1,10 M. gefallen sind. / Die Getreideankünfte in den Duisburg-Ruhrorter Häfen waren zu Monatsanfang etwas lebhafter gingen aber dann wieder auf ihren bekannten unbefriedigenden Stand zurück. Die übrigen Hafenumschlagsbetriebe in den hiesigen Häfen waren, soweit die Krananlagen in Frage kommen, weiterhin recht mangelhaft beschäftigt.

Mitgeteilt von der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel zu Duisburg-Ruhrort

Neckar Mit der kürzer werdenden Tageszeit ging auch die Leistung der Neckarschiffahrt zurück, die durch ein 4 Tage währendes Hochwasser Mitte des Monats noch weiter beeinträchtigt wurde. Die zur Beförderung angewiesenen Ladungen konnten aber, wenn auch teilweise mit größerer Verzögerung, befördert werden. / Von Mannheim gingen 25 Schleppzüge mit 99 Fahrzeugen ab, von denen 20 mit Gütern, 53 mit Kohlen nach Heilbronn, 14 mit Kies nach Heidelberg und 12 leer nach Jagstfeld zum Salzladen bestimmt waren. / Zu Tal nach Mannheim wurden ab Heilbronn und Jagstfeld 75 Kähne mit Steinsalz, 3 mit Gütern, 5 mit Backsteinen und 2 mit Bruch- und Gipssteinen, letztere von Zwischenstationen, abgefertigt. / Durch das außerordentlich starke Hochwasser vom 10. November wurden die Baugruben an sämtlichen Baustellen der Neckarkanalisierung stark überflutet und zum Teil auch die Umschließungen dieser Baugruben beschädigt. Die Kanalbauarbeiten wurden hierdurch um mehrere Wochen verzögert und konnten erst zu Ende des Monats wieder aufgenommen werden. / An der Staustufe Horkheim sind die Bauarbeiten für das Kraftwerk und das Wehr im Gange, die Pfeiler für den Hochwasserabschluß nahezu vollendet. / An der Staustufe Obereßlingen sind die Gründungs- und Aufbauarbeiten für das Turbinenhaus rasch vorwärts geschritten, die Gründung des Wehrs und des Einlaufbauwerkes ist im Gange und die gewölbte Straßenbrücke über den Oberkanal im Rohbau fertiggestellt.

Mitgeteilt von der Neckar A.-G., Stuttgart.

Westdeutsche Kanäle Die Schiffahrt auf den westdeutschen Kanälen war bis zum 11. November sehr gut beschäftigt. Auf dem Dortmund—Ems-Kanal war Frachtgut in beiden Richtungen ausreichend vorhanden. Am 12. No-

vember hat das Personal die Arbeit niedergelegt, weil das Reichsarbeitsministerium einen Schiedsspruch mit Lohnerhöhung nicht verbindlich erklärte. Hierdurch kam der Dortmund—Ems-Kanalverkehr fast völlig zum Erliegen, während der Hannover-Verkehr einen noch immerhin recht beachtlichen Umfang behalten hat. Er wird hauptsächlich von Mietschiffen und einigen Reedereikähnen durchgeführt. Der Streik wird durch zahlreiche Terrorakte lebendig erhalten. Die Streikenden bilden an den Stellen, wo die Schiffe zu größeren Gruppen zusammengezogen sind, Stoßtrupps, die mit Fliegern die in Fahrt befindlichen Kähne überfallen, deren Besatzungen bedrohen und die Schiffe zum Halten bringen. In drei Fällen sind fahrbereiten Schiffen die Ruderräder gestohlen worden. Die Polizei macht vergebliche Anstrengungen, dieses Terrors Herr zu werden. Solange nicht polizeiliches Geleit auf der ganzen Strecke gewährt wird, ist der Sabotage nicht beizukommen, da die Machtmittel der Wasserpolizei ganz unzulänglich und der Machtbereich der Ortspolizei örtlich zu sehr beschränkt ist. Die Streikenden fahren mit Fahrrädern den Kanal entlang, bis die Polizei an der Grenze ihres Amtsbereiches von Bord gegangen ist, sofern sie sich überhaupt zum Mitfahren hat entschließen können. Auf dem Dortmund—Ems-Kanal wurden zur Vornahme dringender Reparaturen an den Schleusen Düthe und Herbrum am 21. November eine Sperrung vorgenommen. Wegen des Streiks trat sie nur wenig in die Erscheinung. Am 5. Dezember ist die Sperrung aufgehoben worden.

Mitgeteilt vom Schiffahrts-Verein für die Westdeutschen Kanäle u. die Weser e. V., Dortmund.

Weser Im Monat November war der Wasserstand der Weser für den Binnenschiffahrtsverkehr ausreichend. In der zweiten Hälfte des Berichtsmonats setzte starker Frost ein, welcher zur Treibeisbildung führte. Am 24. 11. kam aber schon ein Witterungsumschlag, so daß der Betrieb ungestört aufrechterhalten werden konnte. Durch „Bremen-Weserschleuse" gingen (Klammerzahlen = Vormonatsergebnis)

zu Tal: 389 (393) Fahrzeuge (davon 1 (2) leer) mit 160 537 (155 077) t Ladung

darunter	Brennstoffe .	84 867	(72 471) t
	Salz und Kali .	12 603	(9 381) t
	Kies u. Steine .	42 371	(57 981) t
	Zement . . .	5 410	(3 326) t
	Zucker . . .	3 925	(—) t
	and. Güter .	11 361	(11 918) t

zu Berg: 365 (397) Fahrzeuge (dav. 196 (196) leer) mit 44 844 (50 163) t Ladung

darunter	Getreide . .	25 094	(27 394) t
	Holz	2 878	(3 397) t
	and. Güter . .	16 872	(19 372) t

Gegen den Vormonat hat sich der Gesamtverkehr nicht verändert. Einem Mehr von rd. 5 000 t Ladung in der Talschiffahrt steht ein Weniger von rd. 5 000 t im Bergverkehr gegenüber. Die Kohlenankünfte waren hauptsächlich infolge Umleitung von Transporten nach der Weser, wegen des im Dortmunder Revier ausgebrochenen Schifferstreikes, um gut 12 000 t oder 17% größer. Die Salz- und Kaliverschiffung zeigte einen Zuwachs von 3 200 t, während die Kies- und Steineabladung um 15 600 t zurückging. Neu hinzugekommen ist Zucker (3 925 t). In der Bergfahrt waren die Getreideabgänge um 2 300 t geringer und auch die übrigen Güter blieben hinter den Verkehrszahlen des Oktober.

Mitgeteilt vom Weser-Bund E. V., Bremen.

Elbe 1. Unterelbe: Das Berggeschäft setzte im Berichtsmonat recht lebhaft ein. Da in der ersten Dekade des Monats die Wasserstände an den oberen Elbeabschnitten noch durchweg ungünstig waren, mußten stärkere Beschränkungen der Tauchtiefe Platz greifen, wodurch der an sich bereits vorhandene Kahnraummangel verschärft wurde. Infolgedessen konnten auch die Bergfrachten Anfang des Monats nicht unbeträchtlich anziehen. Gegen Mitte des Monats setzte eine Wuchswelle ein, die eine bessere Ausnutzung der Tragfähigkeit der Fahrzeuge gestattete. Kahnraum war infolgedessen reichlich angeboten. Zu Beginn des letzten Monatsdrittels setzte eine kurze Frostperiode ein, die zu vorübergehender Eisbildung führte. Ein Teil der Fahrzeuge war gezwungen, die Winterhäfen aufzusuchen, jedoch kam es nicht zu einer völligen Einstellung der Schiffahrt. Lang anhaltende starke östliche Winde verursachten in der zweiten Monatshälfte im Hamburger Hafen sehr niedrige Wasserstände, die zu einer Behinderung auch der Flußschiffahrt führten. Das Güterangebot flaute in der zweiten Monatshälfte allmählich ab; infolgedessen waren auch die Bergfrachten im langsamen Weichen begriffen.

2. Mittelelbe. a) Talgeschäft: Im ersten Monatsdrittel war es infolge der niedrigen Wasserstände nicht möglich, den Kahnraum in seiner vollen Tragfähigkeit auszunutzen. Da das Güterangebot an sich belebter war, bildete sich auch an der gesamten Mittelelbe ein starker Kahnraummangel heraus. Sehr unangenehm fühlbar machten sich die langen Lade- und Löschfristen, wodurch die schon an sich vorhandene Kahnraumknappheit noch weiter verschärft wurde. Es wird daher von der Schiffahrt die baldige Erledigung dieser Angelegenheit durch die oberen Verwaltungsbehörden des Elbstromgebietes dringend gewünscht. / Die Frachten waren infolge des Kahnraummangels leicht befestigt. / Der Magdeburger Pegel notierte am 1. November 86 cm, am 7. November 68 cm. Anfang des zweiten Monatsdrittels setzte eine Wuchswelle ein, die am 16. November mit 1,68 m am Magdeburger Pegel ihren Höchststand erreichte. Seither ist das Wasser wieder im langsamen Fallen begriffen. Es gelangten an Massengütern wie stets in der Hauptsache zur Verladung: Stickstoffverbindungen, Kali- und Steinsalze, Gips, Gipssteine, Rohzucker usw. — Das Stückgutgeschäft hielt sich im gewohnten Umfange.

b) Berggeschäft: Das Berggeschäft von der Mittelelbe zeichnete sich durch regere Verladung von Steinsalz sowie von Zucker und Mehl nach Sachsen und Böhmen aus. Auch das Stückgutgeschäft war leicht belebt.

3. Oberelbe: Der Wasserstand hat sich im Berichtsmonat immer etwas über Null gehalten, so daß mit einer durchschnittlichen Tauchtiefe von 145 cm gerechnet werden konnte. Die Exportverladungen hielten sich in der gleichen Höhe wie im Vormonate, so daß die leer gewordenen Fahrzeuge sofort wieder Ladung bekamen. Leider ist die Schiffahrt während der Fahrt durch aufgetretene Nebel sehr oft in ihrem Vorwärtskommen behindert worden. Es gab Tage, an denen die Fahrzeuge nicht von der Stelle gekommen sind und wegen des starken Nebels halbe Tage stilliegen mußten. / Die Einfuhr hat gegen den Vormonat ziemlich nachgelassen und konnten dadurch die angehäuften zur Abladung wartenden Importgüter etwas abgearbeitet werden. Von den zur Einfuhr angekommenen Waren wären: Steinsalz, Schwefelkies, Phosphat, Oelfrüchte, Getreide, Mehl, Benzin, Tran und andere Stückgüter zu nennen. / Der Export brachte keine Veränderungen in den Artikeln und wären nur einige Ladungen Ton besonders noch zu erwähnen. / Die Kohlenverladung sind in der gleichen Höhe wie im Vormonate geblieben und wurden an Fracht nach der Mittelelbe M. 3.60 und M. 4.— nach Hamburg bezahlt. / Wie alljährlich im Herbst, so konnte auch in diesem Jahre die Bahn wegen Mangel an Wagen an den Kohlenschächten die angeforderte Wagenanzahl nur im Ausmaße von ca. 80% stellen. / Die Personenschiffahrt hat infolge der weitvorgeschrittenen Jahreszeit ihren Betrieb am 22. November eingestellt.

Mitgeteilt von der Arbeitsgemeinschaft der Elbeschiffahrt e. V., Magdeburg.

Elbefrachten: Für komplette Kahnladungen erstklassiges Schwergut stellten sich die Elbefrachten für 100 kg exkl. Bugsierlöhne wie folgt:

von Hamburg nach:	Durchschn. 1926	Durchschn. 1. Hlbj. 27	1. 7. 1927	29. 7. 1927	1. 9. 1927	1. 10. 1927	1. 11. 1927	1. 12. 1927
Magdeburg	26	30	33	23	23	28	47	43
Schönebeck	27	32	34	24	24	29	48	44
Barby	28	33	35	25	25	30	49	45
Aken	29	24	36	26	26	31	50	47
Wallwitzhafen	30	35	38	28	28	33	51	48
Klein-Wittenberg	39	40	47	32	32	39	60	57
Torgau	45	46	52	35	35	45	70	67
Riesa	59	49,5	57	38	38	50	80	72
Laube-Tetschen	7	5,4	6	4,4	4.4	25	8	7.25
Außig	7	5,9	6,5	4,9	4,9	5,75	8.50	7.25
Berlin, Kohlen ca.	30	35,5	35	32	35	37	47	53
Berlin, Getreide ca.	37	40,5	38	37	40	42	57	57
Bresl., schw. Futtermittel	60	64	70	60	70	70	88	85
Breslau, Schwergetreide	64	72	76	65	75	75	92	88
Halle a. S., transito	57	62	65	55	55	55	80	75
Dresden	—	—	—	—	—	53	83	75

Die Frachten verstehen sich nach Laube-Tetschen und Außig in Kc., im übrigen in Pfennigen.

Mitgeteilt vom Spediteurverein Hermann & Teilnehmer, Hamburg.

Oder 5. 11.—11. 11. 27. Nachdem schon seit einigen Tagen von fast allen deutschen Strömen Hochwasserführung gemeldet worden war, ist endlich am 11. 11. 27 auch eine kleine Aufbesserung des Oderwasserstandes eingetreten, die es ermöglichte, am 12. 11. die Tauchtiefe unterhalb Breslau auf 1,5 m heraufzusetzen. Da z. Zt. einschließlich der leichter beladenen im Breslauer und Brieger Bezirk ca. 250 Fahrzeuge im Rang liegen, sind 4—5 Tage erforderlich, um die versommerten Schiffe durch Ransern herunterzuschleusen. In der Berichtswoche sind 249 Tal- und 172 Bergfahrzeuge, darunter 97 leere durch Ransern gefahren. Die Nachfrage nach Kahnraum, der naturgemäß immer noch stark für Ableichterzwecke begehrt war, blieb weiter recht lebhaft. Der in der vergangenen Woche bei Grosen gesunkene Getreidekahn ist am 11. 11. gehoben worden, nachdem durch die Lage des Kahnes die Bergungsarbeiten sehr erschwert waren und noch recht unliebsame Störungen hervorgerufen wurden. Die Beschäftigung in Stettin zu Berg ist schwach; auch in Hamburg ist eine kleine Entspannung der monatelangen Hausse eingetreten, der Kahnraummangel aber immer noch groß bei starker Nachfrage.

12. 11.—18. 11. 27. Das frühe Winterwetter, das die ganze Berichtswoche über herrschte, hat die Schiffahrt nicht beeinträchtigt. Der Verkehr war im Gegenteil, um das vollschiffige Wasser auszunutzen, äußerst stark. Die Schleuse Ransern hat wieder einmal mit 621 geschleusten Fahrzeugen (Oder fast 90 Fahrzeuge pro Tag) im Hinblick auf die kurzen Tage eine dankenswerte Höchstleistung vollbracht. Auf die Bergschiffahrt entfallen davon 40 Dampfer, 102 beladene und 112 leere Kähne; auf die Talschiffahrt 35 Dampfer, 327 beladene und 5 leere Kähne. Der alte Rang war am Bußtage restlos aufgearbeitet. Das Ladungsangebot in den schlesischen Häfen hielt sich auf der Höhe der Vorwoche. Stettin war still, doch sind für die nächsten Tage einige Seedampfer mit Schmelzmaterialien avisiert. Das Ladungsangebot in Hamburg hat merklich nachgelassen, sodaß der Kahnraum jetzt wieder flüssiger ist und die Anteilfrachten nachgegeben haben.

19. 11.—25. 11. 27. Die strenge Kälte zu Anfang der Woche im ganzen Odergebiet, in den Märkischen Wasserstraßen, auf Havel und Elbe bis Hamburg hat die Schiffahrt überall vorübergehend zum Stillstand gebracht, bezw. gezwungen, Schutzhäfen aufzusuchen. Gegen Ende der Woche war annähernd alles wieder in Bewegung, nur im Breslauer Hafengebiet hat eine größere Eisversetzung den Verkehr nach und von der oberen Oder bis einschließlich 26. d. Mts. lahmgelegt. Ein größerer Wasserwuchs der Oder am 24. d. Mts. hat wesentlich dazu beigetragen, das Eis aus der kanalisierten oberen Oder schneller hinauszuspülen. Der Umschlag in Coselhafen war auch durch die Witterungsverhältnisse benachteiligt, ganz besonders erschwerend wirkt sich aber der katastrophale Kahnraummangel aus, der durch die Sperre bei Breslau noch weiterhin verschärft werden wird. Das Berggeschäft ab Stettin ist still, ab Hamburg wieder lebhafter, besonders die Nachfrage in Getreide- und Kohlenverladungen nach Berlin. Kahnraum weiter knapp, daher die Anteilfrachten auch noch nicht nachgebend.

26. 11.—2. 12. 27. Der gute Wasserstand der Oder hat der Schiffahrt über die alten und kleinen neueren Eisschwierigkeiten gut hinweggeholfen und war die Veranlassung, daß sich die Talverladungen, besonders ab Breslau, für die Jahreszeit recht umfangreich gestalteten. 213 voll beladene Talkähne wurden durch die Schleuse Ransern gemeldet. In Coselhafen waren die Verladungen infolge der großen Kahnknappheit schwächer, immerhin sind 105 Fahrzeuge abgefertigt worden. Der Stettiner Bergverkehr ist sehr still geworden, dagegen der Hamburger nach wie vor bei großer Kahnraumknappheit äußerst lebhaft.

*

Umschlagsergebnisse zu Tal (in Tonnen)

	5. bis 11. 11.	12. bis 18. 11.	19. bis 25. 11.	26. 11. bis 2. 12. 27
Coselhafen	46 724	42 411	36 443	33 348
darunter Güter	1 428,5	1 757	1 408	1 283
Oppeln	380	—	—	168
Breslau	12 887	13 450	20 645	31 021
Maltsch	12 695,5	10 541	9 668,5	11 453

*

Kahnraumbewegung in Coselhafen

	5. bis 11. 11.	12. bis 18. 11.	19. bis 25. 11.	28. 11. bis 2. 12. 27
ab	122	117	20	85
an	177	88	13	74
Bestand	131	102	69	58

Oderfrachten:

Vom Frachtenausschuß für die Oder festgesetzte Schiffsfrachten für ganze Kahnladungen Steinkohle in RM. je Tonne (exkl. aller Nebenkosten, als Umschlag, Zollabfertigung, Assekuranz, Kippgebühr). Bei wasserstandsgemäßer Beladung entsprechende Kleinwasser-Zuschläge.

Von	Breslau			Oppeln			Cosel-Oderhafen		
Nach	Berlin (Oberspree)	Stettin	Hamburg	Berlin (Oberspree)	Stettin	Hamburg	Berlin (Oberspree)	Stettin	Hamburg
Vom 5. 11. bis 11. 11. 27	4.—	3 35	—	5.70	5.05	—	6.30	5.65	—
„ 12. 11. „ 18. 11. 27	4.—	3.35	—	5.70	5.05	—	6.30	5 65	—
„ 19. 11. „ 25. 11. 27	4.—	3,35	—	5.70	5.05	—	6.30	5.65	—
„ 26. 11. „ 2. 12. 27	4.—	3.35	—	5.70	5.05	—	6,30	5.65	—

Für andere Güter in ganzen Kahnladungen sowie für Teilmengen treten entsprechende Zuschläge ein.

Zusammengestellt auf Grund der Berichte des Schiffahrtsvereins zu Breslau e. V., Breslau.

Weichsel Der November war für die Weichselschiffahrt ein unruhiger Monat, da starker Frost viel früher eintrat als man erwartete und viele Schiffe dadurch unterwegs überrascht wurden. Die wechselnde Witterung führte dann zu verschiedenen Versuchen zur Wiederaufnahme des Verkehrs, die aber wegen Eisgang und erneuten Frostes nicht erfolgreich waren. In der Hauptsache ist der Verkehr auf der Weichsel mit dem 22. November zu Ende gewesen. Der Passagierverkehr zwischen Warschau und Wloclawek wurde noch einige Tage hindurch länger aufrecht erhalten, mußte aber auch schon im November eingestellt werden. Eine ganze Reihe von Kähnen, die in der Bromberger Gegend noch mit Zucker beladen waren, mußten wieder entladen werden. Einige Schleppzüge, die unterwegs waren, haben mit Mühe Danzig erreicht, andere fanden in Graudenz Unterschlupf. Wiederholt machten die in Graudenz liegenden Schiffe dann den Versuch, die Fahrt fortzusetzen, und Anfang Dezember sind auch einige Schiffe noch zum Ziel gekommen. Der frühe Schiffahrtsschluß hat den Schiffern eine Enttäuschung gebracht, da man gerade für November und Dezember volle Beschäftigung durch Zuckertransporte hatte. Während aber sonst die Kähne keinen nennenswerten Schaden durch Eis erlitten haben, sind mehrere Holzflöße, die noch nach Danzig unterwegs waren, in der Stromweichsel durch Eis und wachsenden Wasserstand auseinandergerissen worden. Schleppdampfer haben das Holz zum Teil geborgen, ein Teil ist aber nach See abgetrieben. Auch der Seeverkehr nach Dirschau mußte in der ersten Hälfte des Dezember ruhen, da die Eisverhältnisse zu schwierig waren. Es gab zunächst einmal reichlich Eisgang vom 20. November ab, dann Ende November wieder milderes Wetter, worauf das Eis vom Oberlauf zum Teil sich in Bewegung setzte, bis eine Stauung bei Thorn eintrat, die Hochwasser im Gefolge hatte. Als schließlich das Eis zum größten Teil abgetrieben war, kam der neue Frost, durch den die Schiffahrt endgültig beendigt war. Im Weichseldelta hatten Anfang Dezember einige Tourdampfer den Verkehr wieder aufgenommen, mußten aber sehr schnell wieder ihre Fahrt aufgeben. Auch die Marienburger Schiffahrt wurde am 21. November eingestellt. Zwei Kähne mit Zucker waren zusammen mit einem kleinen hölzernen Schleppdampfer unterwegs in der Nogat eingefroren, konnten aber durch den eisernen Frachtdampfer „Johann Wiebe“ noch befreit werden. Auf dem Elbingstrom ruht die Schiffahrt seit dem 19. November. / Der Verkehr war in der ersten Hälfte des November infolge der großen Zuckerverschiffungen sehr lebhaft. Nach Danzig kamen stromab im November 28 783 t Güter gegenüber 26 415 t im Oktober. Wäre der Verkehr nicht zur Einstellung gelangt, so hätte die Novembermenge 40 000 t überschritten. Unter der genannten Menge befanden sich 22 930 t Zucker, 1 843 t Kohlen, 668 t Getreide, nur 487 t Holz, 445 t Schwefelkies von Königsberg, 2 261 t Stückgüter usw. Es kamen stromab durch die Einlager Schleuse 90 Dampfer, davon 78 Schlepper und 184 Kähne, davon nur 20 ohne Ladung. Die Kahnzahl ist beinahe ebenso groß wie im Oktober, im Oktober aber waren 60 Kähne ohne Ladung. Stromauf hielt sich der Transport im gleichen Rahmen wie im Vormonat. Die stromauf von Danzig abgegangene Gütermenge entspricht mit 10 788 t im Verhältnis zur Länge der Zeit genau der Menge des Vormonats mit 17 135 t. Es gingen stromauf wieder 3 609 t Kohlen nach Ostpreußen und dem Memelgebiet, 4 381 t Güter, meistens nach Warschau, 784 t Getreide, 696 t Holz, 633 t Zucker nach Kowno usw. Durch die Einlager Schleuse passierten in der Bergfahrt 90 Dampfer und 163 Kähne, von diesen 94 ohne Ladung. / Der Kohlenumschlag in Dirschau war im November nur noch recht gering, da vom 20. ab keine Verladungen mehr stattfanden. Im ganzen wurden nur 10 000 t Kohlen über Dirschau seewärts ausgeführt gegenüber 16 000 im Oktober und 26 000 im November. Infolge der Schließung des Verkehrs nach Dirschau mußte man auch den Plan fallen lassen, einen neuen Frachtdampfer mit Namen „Tczew“ (Dirschau) von 1 000 t Tragfähigkeit, der für die polnische Staatsschiffahrt aus Holland gekauft ist, in Dirschau feierlich einzuweihen. Es wäre immerhin ein bemerkenswertes Ereignis gewesen, einen solchen modernen Seefrachtdampfer nach Dirschau gelangen zu sehen. / Der Verkehr in Marienburg war im November noch wieder ziemlich bedeutend. Besonders bemerkenswert ist die Tatsache, daß 10 Kähne mit 2 490 t Zucker nach Danzig abgingen. Ferner wurden im Marienburger Hafen abgefertigt 26 Schiffe mit 1 611 t Zuckerrüben, 49 Kähne mit 1 534 t Sand, 12 Kähne mit 555 t Schnitzel, 3 Kähne mit 367 t Ziegelsteinen und noch einige kleinere Posten Waren, zusammen 6 993 t gegenüber 9 638 t im Oktober. / Die Wasserstandsverhältnisse der Weichsel waren in der ersten Hälfte des November noch ungünstig, da der Wasserstand für volle Beladung von 400 t-Kähnen oberhalb Graudenz nicht mehr genügte. In der zweiten Hälfte des Monats stieg das Wasser, doch hatte das ja keinen Wert mehr, da die Schiffahrt eingestellt werden mußte. Wie schwierig infolge der fehlenden Regulierung der Weichsel bei unerwartetem Eisgang oder Eisstauungen die Verhältnisse in Kongreßpolen sich gestalten, zeigt ein Vorfall, der sich kürzlich infolge einer Eisstauung in der Nähe von Ciechocinnek ereignete. In Kongreßpolen gibt es bekanntlich keinen geregelten Flußlauf, sondern ein breites Strombett mit vielen Inseln, das nur an manchen Stellen durch Deiche eingefaßt und hier und da durch Einzelbauten etwas verbessert ist. Dort hat sich infolge der Eisstopfung und des nachdringenden Hochwassers der Strom durch die grüne Kämpe ein neues Bett von 500 m Breite gewühlt. Der neue Lauf hat zum Teil Felder versandet und das Ufer untergraben, so daß das Dorf Gr. Lipno, das auf einer Anhöhe an der Weichsel gelegen ist, durch Unterspülung gefährdet war. Derartige Vorfälle sind in Kongreßpolen allerdings keine Seltenheit. Sie beweisen erneut die Notwendigkeit einer baldigen Regulierung. / In Thorn hat man im Sommer 1927 das Weichselufer für Ladezwecke weiter ausgebaut. Der Ausbau war schon im Jahre 1926 wegen des lebhaften Kohlenumschlages beschlossen worden. Er ist nun nach Beendigung des Kohlenumschlages im Jahre 1927 dem Umschlag von Mehl und Zucker zugute gekommen.

Dr. Steinert, Danzig.

Ostpreußische Wasserstraßen Die Lage der ostpreußischen Binnenschiffahrt hat sich im Monat November nicht wesentlich geändert. Die Stückgutverkehre waren bis zum Schluß der Schiffahrt gut beschäftigt. In der Kleinschiffahrt wurden bedeutende Mengen Kohlen und Schwefelkies für die Zellstoffabrik und Bunkerkohlen von Danzig nach Königsberg und Memel verfrachtet. Für Ziegelladungen von Marienburg, die zum erstenmal nach Königsberg kamen, mangelte es bei der vorgeschrittenen Jahreszeit an geeigneten Kähnen; im allgemeinen genügte sonst das Kahnraumangebot. Der Wasserstand war gut, die Frachten gaben etwas nach. Durch den frühen Frost ist besonders die Kleinschiffahrt hart getroffen. Zahlreiche Fahrzeuge liegen unterwegs im Eise fest. / Infolge Eisschwierigkeiten auf den östlichen Binnenwasserstraßen ist die Binnenschiffahrt ab 19. November d. J. als geschlossen anzusehen. Die Binnendampferlinien von Königsberg nach Tapiau—Wehlau, Labiau—Nehrungsbäder—Memel, Labiau—Tilsit, den unteren und oberen Memelstationen sowie auf dem Kurischen Haff haben mit dem 19. November 1927 den Verkehr eingestellt. Von Königsberg nach Elbing verkehrten die Tourdampfer noch mit vorübergehender Unterbrechung mit Schlepperhilfe. Durch den anhaltenden Frost steht jedoch auch der Schiffahrtsschluß nach Elbing bevor.

Mitgeteilt von der Robert Meyhoefer G. m. b. H., Königsberg i. Pr.

Die Wasserstandsverhältnisse der norddeutschen Stromgebiete im November 1927. (Nach den an die Landesanstalt für Gewässerkunde gelangenden amtlichen Nachrichten.) Memel und Pregel hatten im November Wasserstände zwischen dem Jahresmittel- und Mittelhochwasser. Gegen Ende des Monats stieg das Wasser erheblich durch die Schmelze der Schneedecke im Verein mit leichten Niederschlägen. Bei der Weichsel, Oder und Elbe bewegten sich die Wasserstände vorwiegend unter dem Mittelwasser. Nur die Flachlandnebenflüsse: Netze, Warthe, Havel und Spree hatten höhere Wasserstände. Im Elbegebiet riefen Regen von großer Ergiebigkeit, die vorwiegend am 9. fielen, eine mäßige Anschwellung der oberen Elbe, Mulde und Saale hervor. Während die Wasserstände der Weser mäßig um Mittelwasser schwankten, lagen sie bei der Ems vorwiegend über diesem Wert. Der Rhein hatte im November ein ziemlich kräftiges Hochwasser, das durch außergewöhnlich starke Regenfälle vom 7. bis zum 9. November hervorgerufen wurde. Besonders stark wurde der Schwarzwald, die Vogesen und das Maingebiet überregnet. Das Wasser, das im Rheingebiet vor Eintritt des Hochwassers etwa zwischen Mittel- und Mittelniedrigwasser gestanden hatte, stieg in wenigen Tagen im Rheinstrom fast bis auf Mittelhochwasser. Am Neckar, Main und an der Mosel wurde das Jahresmittelhochwasser überschritten; am Neckarpegel Wimpfen sogar um etwa 140 cm. Am Ende des Monats lagen die Rheinwasserstände wieder unter dem Jahresmittelwasser. Der Beckeninhalt des Waldecker Stausees betrug am Anfang des Monats 135 und am Ende 127 Millionen cbm. / Wie aus der Tabelle hervorgeht, liegt das Monatsmittel für November mit Ausnahme der Weichsel und Oder überall über dem langjährigen Durchschnitt für diesen Monat. / Frostwetter, das im wesentlichen vom 20. bis 25. November dauerte, rief in den östlichen Stromgebieten einschließlich der Elbe Eistreiben hervor, das in der Elbe und Oder meist schon am 28. wieder aufhörte und in der Weichsel am Ende des Monats noch anhielt. Im Memel- und Pregelgebiet kam es zum Eisstand.

Dr. W. Friedrich.

Wasserstände im November 1927

Gewässer	Pegelstelle	November 1927 NW	November 1927 MW	November 1927 HW	MW November 96/25*)
Memel	Tilsit	295	377	455	193
Pregel	Gr. Bubainen	150	301	430	156
Weichsel	Kurzebrack	55	119	170	126
Oder	Ratibor	94	144	320	158
„	Frankfurt	94	120	152	128
Warthe	Landsberg	55	95	120	28
Netze	Vordamm	11	67	96	11
Elbe	Barby	80	126	219	117
„	Wittenberge	134	164	228	129
Saale	Trotha U. P.	165	211	360	182
Havel	Spandau U. P.	77	93	107	66
Spree	Kersdorf U. P.	220	237	258	232
Weser	Minden	213	268	357	240
Aller	Westen	258	303	355	255
Ems	Greven	98	267	400	156
Rhein	Maxau	383	428	557	371
„	Kaub	170	265	479	182
„	Köln	146	285	580	199
Main	Wertheim	136	226	475	141
Mosel	Trier	44	162	488	106

* Bei Kersdorf 1914/25

GESCHÄFTLICHE MITTEILUNGEN

Südwestdeutscher Kanalverein, Landesgruppe Baden und Badischer Wasser- und Energiewirtschafts-Verband. Die am 28. 11. 27 in Mannheim stattgefundene gemeinsame Tagung wurde von dem Vorsitzenden, Rechtsanwalt Lindeck, M. d. Rwr., Mannheim, mit einer Begrüßung der Gäste eröffnet. Den Kassenbericht legte Bankdirektor Bassermann, Mannheim, vor. Syndikus Dr. Schneider, Mannheim, erstattete den Geschäftsbericht. / In dem Bericht wird hervorgehoben, daß in dem Jahre 1927 auf dem Gebiet der Wasser- und Energiewirtschaft in Baden eine gewisse Ruhepause eingetreten ist, nicht in dem Sinne, daß auf diesem Gebiet überhaupt nichts geschehen sei, vielmehr sind einzelne, in früheren Jahren bereits begonnene Bauten und Vorarbeiten teils weitergeführt, teils zum Abschluß gebracht worden; neue Projekte wurden aber nicht in Angriff genommen. Bei der Verfolgung des Endziels der Neckarkanalisierung ist die Strecke Mannheim—Heidelberg für die Großschiffahrt ausgebaut und im Sommer 1927 in Betrieb genommen worden. Die Arbeiten für die Weiterführung dieses Schiffahrtsweges nach Heilbronn bezw. Plochingen sind im Gange. Die Strecke bis Plochingen soll in den nächsten 10 Jahren fertiggestellt werden. Gleichzeitig sollen die Vorarbeiten für die Strecke von Plochingen nach Ulm über Geislingen zum Abschluß gebracht werden. Für den Ausbau des Oberrheins, d. h. der Strecke Straßburg—Basel, sind zwei Projekte vorhanden. Frankreich strebt bekanntlich einen linksrheinischen Seitenkanal an, die Schweiz und Deutschland dagegen treten für eine Regulierung des Rheinstroms ein. Die Vorarbeiten für die Bodenseeabflußregulierung sind zum Abschluß gebracht. Die Durchführbarkeit und Wirtschaftlichkeit sind einwandfrei erwiesen; nach Abschluß der diplomatischen Verhandlungen unter den beteiligten Bodenseestaaten dürfte mit der Verwirklichung des Projekts in absehbarer Zeit zu rechnen sein. In engem Zusammenhang mit all diesen Kanalisierungs- und Regulierungsprojekten steht die Tarif- und Verkehrspolitik der Reichsbahn, die immer wieder erhebliche Bedenken hervorrufen muß. Von der Reichsbahn wird gefordert werden müssen, daß sie den anderen Verkehrsmitteln gebührende Rücksicht trägt und der natürlichen Entwicklung derselben nicht aus einseitigen Interessen in den Arm fällt. / Dann kommt der Jahresbericht auf den Ausbau der Wasserkraft zu sprechen. Mit dem Beginn der Bauarbeiten für das Schluchseewerk ist in absehbarer Zeit zu rechnen. Ein weiteres Großkraftwerk am Oberrhein, mit dessen Erstellung im Laufe der nächsten Jahre gerechnet werden kann, ist Dogern. Als Stromlieferanten für die künftige Bahnelektrifizierung in Baden kommen in der Hauptsache die Oberrhein-Kraftwerke Niederschwörstadt und Dogern sowie das Schluchseewerk in Betracht, an denen die Reichsbahn sich schätzungsweise mit 20 Millionen Mark beteiligen wird. Die Verhandlungen hierüber stehen vor dem Abschluß.

PERSÖNLICHES

Einen seltenen Jubeltag kann der Nestor der deutschen Binnenschiffahrt, Direktor Albert Rischowski, Breslau, begehen, der Anfang Januar seinen 80. Geburtstag feiert in einer ungewöhnlich geistigen Frische, die es ihm ermöglicht, trotz der jetzigen schweren Verhältnisse in der deutschen Binnenschiffahrt die große Reederei Cäsar Wollheim in Breslau, deren Chef er viele Jahrzehnte gewesen ist, auch heute noch zu leiten. Seine unermüdliche Tatkraft wußte alle Schwierigkeiten, die ja der Entwicklung der Oderschiffahrt nicht nur von Natur durch Wassermangel, sondern auch besonders nach dem Kriege durch die Ungunst der politischen Lage in wachsendem Maße in den Weg traten, zu überwinden. Weit über den Rahmen seiner eigentlichen geschäftlichen Tätigkeit hinaus hat Rischowski früh schon seinen Platz unter den Führern der deutschen Binnenschiffahrt eingenommen. Nicht nur in den Breslauer Schiffahrtsvereinen, die lange Jahre ihr Schiff seiner zielbewußten Führung anvertrauten, sondern auch in den großen Organisationen der Binnenschiffahrt lieh man seinen reichen Erfahrungen stets ein offenes Ohr; dankte man seiner durch die besondere Gabe einer aus vornehmer Würde und liebenswürdiger Hilfsbereitschaft glücklich gemischten Persönlichkeit die wertvollsten Ratschläge. / Anerkennung fand dieses Einsetzen für die allgemeinen Aufgaben der ganzen deutschen Binnenschiffahrt schon vor drei Jahren in weiterer Oeffentlichkeit dadurch, daß der Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt ihn zum korrespondierenden Mitglied ernannte. / Wenn der Schwerpunkt seines beruflichen Schaffens in der kaufmännischen Leitung des großen Unternehmens lag, so führte ihn die Erkenntnis, daß die Oderschiffahrt infolge der besonderen technischen Anforderungen dieses schwierigsten deutschen Stromes konstruktiver Verbesserung ihres Schiffsparkes bedürfte, im Jahre 1900 zur Gründung der Schiffswerft Cäsar Wollheim in Breslau. Die wirklich großzügig gedachte und musterhaft angelegte Werft hat auf dem Gebiet des Schiffbaues, namentlich in der Schaffung flachgehender Heckradschleppdampfer und flachgehender Doppel-Schraubendampfer mit Tunnelheck dem deutschen Flußschiffsbau unter seiner Leitung neue Wege gewiesen. Und auch auf dem Gebiet des Baggerbaues und Kesselbaues waren große technische Fortschritte zu verzeichnen. Dieses sein Lieblingskind hat, wie es manchmal im Leben geht, dem Vater viele Sorgen gemacht, aber stets hat Rischowski den technischen Fragen verständnisvollste Aufmerksamkeit gewidmet. Wie tief ihm die Technik im Blut steckt, sieht man daran, daß seine Tochter jetzt gerade ihr Diplomexamen als Elektroingenieur macht. / Sicherlich werden auch seine Verdienste in dieser Richtung an seinem Ehrentag besonders gewürdigt werden, und unsere Zeitschrift möchte nicht unter den Vielen fehlen, die dem verehrten Jubilar mit dem Ausdruck des Dankes für eine der deutschen Volkswirtschaft in hervorragendem Maße gewidmete erfolgreiche Lebensarbeit einen langen gesegneten Lebensabend wünschen.

W. T.

*

Am 1. Januar 1928 kann der im Laufe des Jahres 1927 aus der Direktion der Vereinigten Elbeschiffahrts-Gesellschaften A.-G. ausgeschiedene Herr Direktor Siegfried Grünwald, Dresden, seinen 70. Geburtstag feiern. Geboren am 1. Januar 1858 trat der Jubilar am 1. Juni 1883 in die Dienste der Oesterrichischen Nordwest-Dampfschiffahrtsgesellschaft ein. Er war in Hamburg, Prag und Dresden tätig und wurde am 29. Januar 1900 zum stellvertretenden Direktor und Prokuristen ernannt, am 1. Januar 1904 in den Vorstand der Vereinigten Elbeschiffahrts-Gesellschaften A.-G., am 1. April des gleichen Jahres zum Leiter der Oesterreichischen Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft berufen. Grünwald gehört dem Vorstand der Elbeschiffahrts-Berufsgenossenschaft Magdeburg an, dem Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt ist er durch mehrjahrzehntelange Mitgliedschaft verbunden.

*

Herr Kommerzienrat Carl Presser von der Firma Carl Presser & Co. G. m. b. H. bezw. Bavaria Schiffahrts- und Speditions-A.-G. (Rhenania-Konzern) wurde am 9. 12. 27 in die Industrie- und Handelskammer, Frankfurt a. Main, zugewählt.

*

Am 1. Dezember 1927 ist der Geheime Baurat Volk, Ministerialrat im Reichsverkehrsministerium, in den Ruhestand getreten. Seine Haupttätigkeit, die er beim Dortmund—Ems-Kanal begann, umfaßte den Kanalbau. Nach Fertigstellung des Dortmund—Ems-Kanals bis zur Verabschiedung der Kanalvorlage vom Jahre 1905 bearbeitete Herr Geheimrat Volk neben kleineren Bauausführungen verschiedene Entwürfe, darunter den Vorentwurf für die Königin-Luisen-Brücke in Tilsit und die Hochwasserregelung der Memel bei Tilsit. 1905 wurde Geheimrat Volk zum Bau des Rhein—Herne-Kanals herangezogen, dessen Entwurfs- und Bauarbeiten er in nahezu zehnjähriger Tätigkeit leitete, so daß sie zu Beginn des Krieges planmäßig beendet waren. Nach kurzer Tätigkeit bei der Mainkanalisierung wurde er 1917 als Vortragender Rat in das Ministerium der öffentlichen Arbeiten berufen, von dem er beim Uebergang der Wasserstraßen auf das Reich in den Reichsdienst übertrat. Neben seinem Referat des Elbgebietes leitete er die Entwurfsarbeiten für die Vollendung des Mittellandkanals. Vor seinem Ausscheiden war es ihm noch vergönnt, die bedeutenden Bauarbeiten dieses Kanals, über die aus seiner Feder in der letzten Nummer der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" berichtet werden konnte, in Gang zu bringen.

*

Der Leiter der größten Brückenanstalt Deutschlands, Baurat Dr. Ing. Fritz Bohny, Direktor der Gutehoffnungshütte in Sterkerade, vollendete am 30. Dezember 1927 sein 60. Lebensjahr. „Die Fachwelt", so schreibt das Zentralblatt der Bauverwaltung, „erblickt in Bohny den Meister des Eisen- und Brückenbaues, ein Vorbild der Jüngeren, und den Führer, dem Mitarbeiter und Untergebene freudig folgen".

*

Von neuem wurden die Verdienst Oskar von Millers jetzt durch die Verleihung des Siemens-Ringes geehrt. Bei der Ueberreichung des Ringes feierte der Vorsitzende der seit 1916 bestehenden Siemens-Ring-Stiftung, Professor Dr. Paschen, Oskar von Miller als den bahnbrechenden Pionier der deutschen Elektrotechnik und der deutschen Elektrizitätswirtschaft (Walchensee-Werk, Bayernwerk), sowie als den Gründer des Deutschen Museums. / Vor von Miller haben Professor von Linde, Dr. Freiherr Auer von Welsbach und Geheimrat Bosch, der Meister der Ammoniak-Synthese, diese Auszeichnung erhalten.

*

Am 12. Oktober 1927 hat den Geheimen Regierungsrat, Professor Dr. Dr. Ing. e. h. Wilhelm Seibt in Berlin, den Altmeister des Pegelwesens, im Alter von fast 81 Jahren in völliger geistiger Frische und körperlicher Rüstigkeit ein jäher Tod ereilt.

BUCHBESPRECHUNGEN

Stielers Handatlas. 254 Haupt- und Nebenkarten in Kupferstich. Zehnte Auflage. Hundertjahr-Ausgabe. Völlig neubearbeitet unter Leitung von Prof. Dr. H. Haack in Justus Perthes' Geographischer Anstalt. Mit einem etwa 320 000 Namen enthaltenden Namenverzeichnis. In Halbleder gebunden RM. 88,—. Ueberallhin post- und verpackungsfrei. Verlag Justus Perthes in Gotha.

Schule und Universität stehen im Zeichen einer vertieften und verbreiterten Ausbildung des geographischen Wissens; Politik und Wirtschaft fordern für eine erfolgreiche Tätigkeit Verständnis für Weltzusammenhänge, d. h. das „Denken in Kontinenten". Wo der Verkehr früher von Dorf zu Dorf, von Stadt zu Stadt stattfand, findet er heute von Land zu Land, von Erdteil zu Erdteil statt. Gerade die praktische Arbeit und die Möglichkeit, in ihr zu Erfolgen zu kommen, verlange Berücksichtigung, wenn geographische Belange auf dem Spiel stehen. / Durch das Erscheinen der Hundertjahrausgabe von Stielers Handatlas wird endlich eine Aufgabe gelöst, die der Schöpfer des Handatlasses, Adolf Stieler, selbst, vor mehr als hundert Jahren als wichtigsten Punkt bereits in seinen Arbeitsplan aufgenommen hatte; eine Aufgabe, die nicht nur den Verlag, sondern die gesamte interessierte Oeffentlichkeit bewegt hat: die Schaffung eines Atlasses von den Qualitäten eines Stieler, der durch seine kartographische Bearbeitung und die Technik der Reproduktion eine Fülle des Stoffes mit dem Maximum der Uebersichtlichkeit verknüpft, die Ergänzung und Durchdringung dieses Atlasses durch das geschriebene Wort.

Handel und Wandel am Weserstrom. Herausgegeben von Traugott Friedemann. Verlag für Architektur-, Industrie- und Stadtwerke, Düsseldorf.

Das vorliegende Werk beschränkt sich darauf, die Gegenwart darzustellen. Nur, wo die Vergangenheit besonders unterhaltsam und aufschlußreich für die Gegenwart ist, wird ihrer Erwähnung getan. Im übrigen ist das Weserland dargestellt in Schönheit und Kraft, Industrie, Wirtschaft, Handel und Verkehr, und in der Schönheit der Landschafts-, Stadt- und Dorfbilder. Stets sind die fachlich besten Kenner ihres Stoffes zu Worte gekommen. U. a. berichtet über die „Ausbaupläne der Weser" Oberregierungs- und Baurat Pigge, über die „Oberweserkanalisierung und ihre wirtschaftlichen Folgen" — wenn auch in der bekannten einseitigen Einstellung der Personenschiffahrt — Dr. Ing. Meyer-Hermann. Dr. H. Flügel, Bremen, gibt einen interessanten Ueberblick über den „Schiffsverkehr der Weser".

Der energiewirtschaftliche Zusammenschluß Südostdeutschlands und Oesterreichs. Denkschrift des Fachausschusses für Energiewirtschaft. München 1926.

Die „Deutsch-Oesterreichische Arbeitsgemeinschaft" legt hiermit der Oeffentlichkeit eine Denkschrift vor, die sich mit dem energiewirtschaftlichen Zusammenschluß Südostdeutschlands und Oesterreichs befaßt.

Absatzfragen des mitteldeutschen Braunkohlenbergbaues. Von Rechtsanwalt Dr. jur. Karl Wilhelm Förster, Privatdozent für Volkswirtschaftslehre an der Sächsischen Bergakademie zu Freiberg. 164 Seiten mit 6 Abbildungen im Text und vielen Tabellen. Geheftet RM. 4,—. Verlagsanstalt Ernst Maukisch, Freiberg in Sachsen.

Dr. Förster behandelt in seinem Buch über „Absatzfragen des mitteldeutschen Braunkohlenbergbaues" ganz objektiv die gegenwärtige Lage des Absatzes mitteldeutscher Braunkohle. Seine Ausführungen geben einen klaren geschichtlichen Ueberblick über das Werden der für die deutsche Wirtschaft so außerordentlich wichtigen, verhältnismäßig schnell emporgeblühten mitteldeutschen Braunkohlenindustrie. Gesondert ist hierbei die Entwicklung der Organisation des Absatzes behandelt. Bei der Beschreibung der Wege des Absatzes mitteldeutscher Braunkohle stellt Förster zunächst die verschiedenen für den Absatz in Betracht kommenden Verkehrsmittel in ihrer Bedeutung nebeneinander und beschreibt sodann den gegenwärtigen Stand der Eisenbahnfrachten für Braunkohle. / Im zweiten Hauptteil befaßt sich der Verfasser ausschließlich mit der Frage der Herabsetzung der Braunkohlenfrachten, den verschiedenen Anträgen der Braunkohlenindustrie und der Braunkohlenverbraucher an die Eisenbahn und den Gegengründen insbesondere der Steinkohlenindustrie und der Reichsbahn. Schließlich macht er Vorschläge zur Lösung dieses außerordentlich schwierigen Fragenkomplexes, die völlig neue Wege gehen. / Die Förstersche Schrift dürfte die Braunkohlenindustrie, alle Kohlenverbraucher, insbesondere aber auch die Verkehrsinstitute, in hohem Maße interessieren.

Die moderne Kartellorganisation der deutschen Stahlindustrie. Von Dr. Walter Krüger. Berlin und Leipzig 1927, Verlag Walter de Gruyter & Co., Preis geheftet RM. 8,—.

Die Verbandsbildung innerhalb der deutschen Großeisenindustrie hat das Interesse der Oeffentlichkeit in allergrößtem Maße auf sich gezogen. Die vorliegende Arbeit vermittelt in großen Umrissen einen Ueberblick über Entstehung sowie Struktur des modernen Verbandswesens der deutschen Stahlindustrie. Hierbei haben insbesondere der Verbandszusammenschluß in der sogenannten Kleineisenindustrie sowie die Kartellierung des Eisenhandels im Anschluß an die Eisensyndikate eingehendere Berücksichtigung gefunden. Des weiteren ist die Nachkriegskonzentrationsbewegung der deutschen Montanindustrie in ihren wichtigsten Motiven und Ereignissen skizziert worden, speziell die Errichtung der Vereinigten Stahlwerke A.-G. Der Roheisenverband ist nur ganz kurz gelegentlich erwähnt. / Die eigentliche geschichtliche Darstellung der „Modernen Kartellorganisation der deutschen Stahlindustrie" umfaßt die Zeit vom Herbst 1924 bis einschließlich Mai 1927. / Das mit wissenschaftlicher Gründlichkeit geschriebene und trotzdem lesbare Werk kann allen an der deutschen Schwerindustrie interessierten Kreisen bestens empfohlen werden.

Handbuch der deutschen Auslandshandelskammern 1927. Veröffentlichungen des Deutschen Industrie- und Handelstags, Berlin NW 7. Verlag von Reimar Hobbing in Berlin SW 61.

Das anläßlich der 2. Tagung der deutschen Auslandshandelskammern am 21. 6. 27 in Hamburg herausgegebene Handbuch enthält neben verschiedenen allgemein orientierenden Abhandlungen über die Verbindung des Auslandsdeutschtums mit der Heimat die Berichte der z. Zt. bestehenden deutschen Auslandshandelskammern. Bei der wachsenden Verflechtung der deutschen Wirtschaft mit der Weltwirtschaft wird das vorliegende Werk für jeden Wirtschaftler von Interesse sein.

Grundlagen des Reichshaushaltsplanes. Von Reichstagsbibliothekar Dr. Paul Kirschner. Verlagsbuchhandlung Fichtner & Co., Bln. W 30.

Auf knappem Raum bringt der Verfasser einen erschöpfenden Ueberblick über Aufstellung und Durchführung des Haushaltsplanes. Die Schrift wird vor allem bei der gegenwärtigen Beratung des Reichshaushalts für das Jahr 1928 dem wirtschaftlich und politisch interessierten Betrachter ein wertvoller Wegweiser sein.

Die Lage der Reichsfinanzen und Vorschläge zur Gesundung der öffentlichen Finanzwirtschaft. Heft 15 der Flugschriften des Hansa-Bundes, Berlin, 112 Seiten, Preis geheftet Mk. 1,50.

Der Hansa-Bund für Gewerbe, Handel und Industrie gibt mit einem Geleitwort des Hansa-Bund-Präsidenten, Dr. Hermann Fischer, M. d. R., eine Flugschrift heraus, die die finanzpolitischen Denkschriften des Präsidialmitgliedes des Hansa-Bundes, Generalsekretär Mosich, enthält. In dieser erneuten Drucklegung der Denkschriften sind die von zuständiger Seite ihrem ursprünglichen Inhalt entgegengestellten Einwendungen voll berücksichtigt worden. / In der Flugschrift wird erneut mit starkem Nachdruck die Forderung nach grundsätzlicher Finanz- und Verwaltungsreform erhoben, wobei die bereits in den ersten Denkschriften niedergelegten Vorschläge als Ausgangspunkt einer durchgreifenden Reformarbeit empfohlen werden.

Die gesamte Rechtssprechung des Arbeitsrechtes 1914—1927 in einem Band. Systematisch geordnet und herausgegeben von Dr. H. Potthoff, München, Dr. Jadesohn, Breslau und Dr. Meißinger. Berlin. 2. Auflage. Preis geheftet RM. 23.50, gebunden RM. 25,—. Verlag I. Heß, Stuttgart.

Die bekannten Fachleute haben in der Sammlung in fast 6 000 Nummern mehr als 9 000 Entscheidungen verarbeitet. Diese sind sehr übersichtlich nach den einzelnen Materien zusammengestellt und in der Weise zitiert, daß neben einer kurzen Inhaltsangabe das erkennende Gericht und die Stellen, an der das Urteil veröffentlicht worden ist, angegeben sind.

Lehrbuch der Reichskurzschrift, der deutschen Einheitskurzschrift. Von Karl Hempel, gerichtl. Sachverständigen bei allen Berliner Gerichten, Pr. Handelsschulleiter. Preis 1,50 Mk. Verlag Richard Oefler, Gotha.

Das überaus praktisch und gut ausgearbeitete Lehrbuch der deutschen Einheitskurzschrift gehört zu denjenigen umfangreichen Lehrmitteln, die in erster Linie für den Schulunterricht in Frage kommen. Die Lehre der Verkehrsschrift hat hier eine ansprechende und einwandsfreie Darstellung gefunden. Die typographische Ausstattung des Lehrbuches, das in der Lithogr. Kunstanstalt von C. Creutzburg gedruckt wurde, ist mustergültig. Eine alphabetische Liste der Abkürzungen, sowie eine recht praktische Systemdarstellung werden sich überall Freunde erwerben und dem tüchtig ausgearbeiteten Lehrbuch von Karl Hempel eine weite Verbreitung sichern.

Der Ruf des Nordens. Abenteuer und Heldentum der Nordpolfahrer. Von H. H. Houben. Volksverband der Bücherfreunde, Wegweiser-Verlag G. m. b. H., Berlin-Charlottenburg 2.

Der als wissenschaftlicher Forscher rühmlichst bekannte Autor erzählt von den spannenden, überaus aufregenden Abenteuern und den unsäglichen Mühen, die während der tausendjährigen Kämpfe um die Erschließung des Nordpolgebietes bestanden worden sind. Die vorbildlich schöne Ausstattung dieses Buches und der so erstaunlich geringe Preis von 2,95 RM. (Einband Ziegen-Halbleder) zeugen wiederum für den hohen Grad der Leistungsfähigkeit dieses Buchverbandes.

Gesetz über die Beschäftigung Schwerbeschädigter mit den einschlägigen Vorschriften. Erläutert von Dr. Dr. Lothar Richter, Regierungsrat im Reichsarbeitsministerium. (Bücherei des Arbeitsrechts, Neue Folge Band 7.) Verlag von Reimar Hobbing, Berlin SW 61. Preis in Ganzleinen geb. RM. 6,40.

Die Herausgabe eines ausführlichen Kommentars im gegenwärtigen Zeitpunkt erschien gerechtfertigt, da das Schwerbeschädigtengesetz durch die Novelle vom 8. Juni 1926, das Arbeitsgerichtsgesetz und das Gesetz über Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung seine für absehbare Zeit wohl endgültige Fassung erhalten hat. Der Verfasser, der jahrelang im Reichsarbeitsministerium Referent für das Gesetz gewesen ist, hat sowohl die mit dem Gesetz zusammenhängenden Rechtsfragen, wie die Art der Durchführung des Gesetzes behandelt. Die Rechte und Pflichten der Arbeitgeber und der Schwerbeschädigten, sowie die Aufgaben und Befugnisse der Hauptfürsorgestellen bei der Durchführung des Gesetzes sind in gemeinverständlicher Weise dargestellt.

Das Recht des Spediteurs. Die Speditions-, Fracht-, Versicherungs-, und sonstigen Geschäfte des Spediteurs. An der Hand der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen von 1927, des Speditionsversicherungsscheines von 1927 und der Handels- und Verkehrsgebräuche, erläutert für das Verkehrsgewerbe und für Juristen, von Rechtsanwalt Dr. Martin Isaac, Berlin. Format 125/185 mm, 550 Seiten, in rotem Ganzleinen gebunden RM. 16,—. Verlag Georg Stilke, Berlin NW 7.

Der Deutsche Industrie- und Handelstag hat Ende 1926 eine gemischte Kommission eingesetzt, die nach ¾ jähriger Arbeit nunmehr die neuen Allgemeinen Deutschen Spediteur-Bedingungen geschaffen hat. Da die Bedingungen von jetzt ab das Gesetzbuch des Spediteurs darstellen, an dem kein Gericht mehr vorübergehen kann, und welches alle Zweige des Speditionsgeschäftes regelt, hat der Verfasser vor allem das gewaltige, bisher kaum verwertete Material an Entscheidungen höchster und anderer Gerichte, die auf Grund der früheren Bedingungen ergangen waren, gründlichst verarbeitet. Er hat außerdem die bisher fast ganz unbeachtet gebliebenen, äußerst wertvollen Gutachten der Handelskammern verwertet. Die einschlägigen Vorschriften des Bürgerlichen und Handelsrechtes sind überall berücksichtigt, ferner aber auch die Bedingungen der Bahn- und Möbelspediteure, sowie der verwendeten Gebiete der Eisenbahn-, Binnen- und Seeschiffahrtsverträge zum Vergleich herangezogen, desgl. das ausländische Recht, die ausländische Rechtsprechung und die ausländischen Geschäftsbedingungen. Der Verfasser war zu der gestellten Aufgabe auf Grund seiner fast 25jährigen Erfahrungen auf diesem Spezialgebiet besonders berufen. Das sehr gründliche Werk wird sich für das gesamte Speditionsgewerbe mit allen seinen Unterarten, überhaupt für das ganze Verkehrsgewerbe und alle an ihm interessierten Wirtschaftskreise ebenso als unentbehrlich erweisen, wie für Gerichte, Anwälte, Handelskammern, Syndici und das gesamte Wirtschaftsleben.

Fließverfahren zur Unterscheidung pflanzlicher Oele. Von Paul Jaeger, Stuttgart. Verlag: Forschungs- und Lehrinstitut für Anstreichtechnik Stuttgart-Feuerbach, Ludwigsburger Straße 72. Preis brosch. RM. 1,60.

Das mit 22 Abbildungen ausgestattete Büchlein zeigt überraschende Bilder, welche sich bei Anwendung des Fließverfahrens bei den verschiedensten Oelsorten ergeben und gibt schließlich auch noch Fingerzeige, wie man die an sich nicht wasserdichten Oelschichten durch Einschaltung abdichtender Schichten wasserdicht machen kann.

Gesetz über die Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung vom 16. Juli 1927. Mit einer Einführung von Geh. Regierungsbaurat Dr. O. Weigert, Ministerialdirigent im Reichsarbeitsministerium und einem alphabetischen Sachregister. 1927. Verlag von Reimar Hobbing, Berlin SW 61. In Ganzleinen Mk. 3,—. (Textausgabe.)

Die Steuerbelastung der Deutschen Industrie 1913 und 1925. Im Auftrage des Reichsverbandes der Deutschen Industrie bearbeitet von Professor Dr. O. Tetzlaff, Oberreg. Rat im Preuß. Statistischen Landesamt, Diplomvolkswirt K. E. Mößner, Wissenschaftl. Hilfsarbeiter im Preuß. Stat. Landesamt, Josef M. Kreuter, Amtsrat im Preuß. Ministerium des Innern. Selbstverlag des Reichsverbandes der Deutschen Industrie, Berlin W 10, Königin-Augustastr. 28. September 1927. Preis Mk. 2,50.

Die vorliegende Untersuchung mit einem Vergleich von Vorkriegs- und Nachinflationsteuerbelastung der deutschen Industrie füllt eine Lücke aus, die schon längst von Wirtschaft und Wissenschaft als der Ausfüllung dringend bedürftig empfunden wurde. Wenn diese Untersuchung nicht schon früher ihre Bearbeitung fand, so mag das in erster Linie an der Schwierigkeit gelegen haben, zuverlässige Unterlagen in der nötigen Menge dafür zu beschaffen. Zwar hatte das Finanzausgleichsgesetz zwangsläufig auch eine Finanzstatistik für Reich, Länder und Gemeinden mit sich gebracht, die aber nur Aufschluß gibt über den gesamten öffentlichen Finanzbedarf der verschiedenen Körperschaften absolut und pro Kopf der Bevölkerung. Soll aber — wie in dem einleitenden Kapitel zutreffend bemerkt ist — der Finanzausgleich nicht nur als Verteilungsfrage zum Abschluß kommen, sondern — und das ist für die Wirtschaftskreise letztlich wohl das wichtigere — auch eine wirtschaftlich tragbare Höhe der Gesamtsteuern, wie die möglichst zweckmäßige Verteilung auf die verschiedenen Steuerquellen und -Arten bringen, so ist die unerläßliche Voraussetzung zur Diskussion dieser letzteren Frage eine brauchbare individual statistische Unterlage, welche die Steuerleistung der einzelnen Unternehmer, gegliedert nach Industriezweigen sowohl wie nach Steuerarten, beweiskräftig dartut.

Vom Bundesstaat zum Regionalstaat. Betrachtungen zum Gesetzentwurf über den endgültigen Reichswirtschaftrat. Von Geh. Regierungsrat Dr. Apelt, ord. Professor des öffentlichen Rechts im Leipzig, Sächs. Staatsminister des Innern. 64 Seiten Oktav. 1927. Preis RM. 2,40. Verlag Reimar Hobbing in Berlin SW 61.

Die Schrift „Vom Bundesstaat zum Regionalstaat“ will die wichtigsten verfassungspolitischen Probleme zusammenfassend erörtern, die für unsere künftige innerstaatliche Entwicklung ausschlaggebend sind und in letzter Zeit schon öfter die öffentliche Meinung beschäftigt hatten. Im Vordergrunde steht auch hier die große Frage, ob das Deutsche Reich als Bundesstaat im Sinne der Bismarckschen Verfassung aufrecht erhalten werden kann oder ob die Entwicklung zur Organisation des Einheitsstaates drängt. Der Verfasser versucht den Sinn dieses Problems zunächst aus der deutschen Verfassungsgeschichte zu deuten, um sodann an der Hand der aktuellen Fragen die Zielrichtung unserer künftigen Entwicklung aufzuweisen. Er knüpft dabei an das im Augenblick aktuellste Moment, den Gesetzentwurf über den endgültigen Reichswirtschaftsrat, an, um von hier aus die Gesamtheit der Fragen aufzurollen. Die Lösung sieht er in der Wiederaufnahme der Staatenhausidee, die bereits in der Verfassung der Paulskirche von 1849, sowie im ersten Regierungsentwurf zur neuen Reichsverfassung vom Januar 1919 eine Rolle gespielt hat. Sie stellt ein leitendes Prinzip dar, unter das sich alle aktuellen Verfassungsfragen einordnen lassen und das eine Lösung verbürgt, welche die notwendige Entwicklung zum Einheitsstaate fördert, ohne über die in der Gegenwart vorhandenen Stimmungen und Traditionen, die Anspruch auf Schonung haben, rücksichtslos hinwegzugehen. Verfasser kommt damit zu einer staatsrechtlichen Zwischenlösung zwischen dem alten Bundesstaate und dem künftigen Einheitsstaate, die er als Regionalstaat kennzeichnet und ihrem Wesen nach näher erklärt. Er hofft, daß sich Unitarier und Föderalisten auf diesem Boden finden können. / Die Schrift wendet sich an alle Kreise, die sich für unser Verfassungsleben und unsere innerstaatliche Entwicklung interessieren, vor allem auch an die Kreise der Wirtschaft, die an der Neugestaltung des Reichswirtschaftsrats sowie an einer wirklichen Verwaltungsreform Anteil nehmen.

Verlauf und Ergebnis der Internationalen Wirtschaftskonferenz des Völkerbundes zu Genf (vom 4. bis 28. Mai 1927). Wieder-

gabe der Plenar- und Kommissionssitzungen. Zusammengestellt von Konsul Dr. E. Respondek. Mit einem Vorwort versehen von C. Lammers, M. d. R. Carl Heymanns Verlag, Berlin, 1927.

Das als Nr. 35 der Veröffentlichungen des Reichsverbandes der Deutschen Industrie erschienene Werk enthält eine Zusammenstellung über die Vollversammlungen und Ausschußsitzungen in Genf sowie die dort gefaßten Entschließungen. Auch finden sich in ihm die Ausführungen der Vertreter der Internationalen Handelskammer, die bekanntlich mit einer fünfgliedrigen Delegation an der Weltwirtschaftskonferenz unter Mitwirkung des Mitgliedes der Deutschen Gruppe, Herrn Dr. K. Kotzenberg, Frankfurt a. M., des Vizepräsidenten des Ausschusses für die Beseitigung der Handelshemmnisse, teilgenommen hat. Die umfangreiche Arbeit umfaßt 400 Seiten Text und kostet im Buchhandel Mk. 22.50. Mitglieder der Deutschen Gruppe können das Werk zum Vorzugspreise von Mk. 15,— unmittelbar von dem obengenannten Verlag beziehen. Das Werk kann allen, die sich über die Weltwirtschaftskonferenz, ihre Arbeiten und ihr Ergebnis näher unterrichten wollen, wärmstens empfohlen werden.

Normblatt-Verzeichnis. Stand der Normung Herbst 1927. Beuth-Verlag Berlin S 14. Preis brosch. Mk. 2,—, für regelmäßige Bezieher Mk. 1,60.

Der Deutsche Normenausschuß kann in diesem Herbst auf eine zehnjährige arbeitsreiche Tätigkeit zurückblicken. Die damals begonnene Normungsarbeit hat sich aus ihrem ersten Gebiet, dem allgemeinen Maschinenbau heraus, im Laufe der Jahre auf fast alle Wirtschaftsgebiete ausgedehnt. Das halbjährlich erscheinende Normblatt-Verzeichnis ist für jeden, der mit der Normung zu tun hat und laufend über den Stand unterrichtet sein will, ein unentbehrliches Handwerkszeug.

Die Arbeitsgerichtsbarkeit in der Praxis unter Berücksichtigung der bestehenden Streitfragen nach dem Arbeitsgerichtsgesetz vom 23. 12. 1926. Von Arbeitsgerichtsdirektor Dr. jur. Auerswald. Verlag von K. F. Koehlers Antiquarium, Leipzig 1927. Preis 2.— Mark.

Die Veröffentlichung ist von größter Wichtigkeit für Verbände, Juristen, Arbeitgeber und Arbeitnehmer, insbesondere für diejenigen Persönlichkeiten, die als Beisitzer in den Arbeitsgerichten mitzuwirken haben.

Gesetz über Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung vom 16. 7. 27. Kommentar. Bearbeitet von Geh. Regierungsrat Dr. O. Weigert, Min.-Dirigent im Reichsverkehrsministerium, gemeinsam mit Regierungsrat Dr. F. Berndt, Oberregierungsrätin M. Ehlert, Ministerialrat Dr. B. Lehfeldt (Reichsarbeitsministerium), Dr. F. Syrup, Präsident der Reichsanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung. (Bücherei des Arbeitsrechts, Neue Folge, Band 6), ca. 550 Seiten Oktav in dauerhaftem Ganzleinenband RM. 13,20. 1927. Verlag von Reimar Hobbing, Berlin SW 61.

Die Verfasser, die als zuständige Bearbeiter im Reichsarbeitsministerium bezw. in der Reichsarbeitsverwaltung am Zustandekommen des Gesetzes führend mitgearbeitet haben, sind auf Grund ihrer eingehenden Kenntnisse der Absichten und Ziele des Gesetzes in hervorragendem Maße berufen, dem umfangreichen Interessentenkreise eine zuverlässige und maßgebende Einführung in die ihnen aus dem Gesetze erwachsenden Rechte und Pflichten zu geben. / Das tief in das wirtschaftliche und soziale Leben eingreifende Gesetz erfordert dringend eine eingehende Kommentierung, um die praktische Anwendung zu erleichtern. Die Bearbeiter haben sämtliche Abschnitte und Paragraphen einer gründlichen und bis in die Einzelheiten der Begriffsauslegung reichenden Erläuterung unterzogen, wobei sie nicht nur die persönlichen Sachkenntnisse aus den Vorarbeiten zum Gesetz verwerteten, sondern auch — soweit dies bei dem neuen, noch nicht in Kraft getretenen Gesetze irgend möglich ist — Zitate aus der einschlägigen Literatur, sowie Entscheidungen der Gerichte und Behörden herbeigezogen. / Das Buch enthält zunächst auf 84 Seiten den *amtlichen Gesetzestext* in Zusammenhang, daran schließt sich der ca. 450 Seiten umfassende *Kommentar*, in dem zur besseren Uebersicht die Gesetzesparagraphen noch einmal in Fettdruck eingestellt sind. Ein umfangreiches *Sachregister* schließt den Band ab. Das Buch, das mit dankenswerter Schnelligkeit rechtzeitig vor Inkrafttreten des Gesetzes vorliegt, darf in Anspruch nehmen, als *der führende Kommentar* angesprochen zu werden, der sowohl für alle Behörden, als auch für Arbeitgeber und Arbeitnehmer, deren Verbände und alle sonstigen Interessenten *das zuverlässige und authentische Handbuch* bilden wird, um die aus dem Gesetz erwachsenden Aufgaben zu erfüllen.

Rheinschiffahrts - Polizeiverordnung vom 1. Januar 1913. Durchgesehen von der Rheinstrombauverwaltung in Koblenz. Mit einer bildlichen Darstellung der in der Rheinschiffahrts-Polizeiverordnung vorgeschriebenen Signale. (Heft 9 der Materialien des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen e. V., Duisburg.) Rhein-Verlags G. m. b. H., Duisburg.

Der dezentralisierte Einheitsstaat. Von Ministerialrat Dr. Frielinghaus. Heft 2 der Schriftenreihe: „Der Deutsche Einheitsstaat". Eine Schriftenfolge zur Klärung der innerstaatlichen Entwicklung Deutschlands. 52 Seiten Oktav. Preis RM. 2,—. Verlag von Reimar Hobbing, Berlin SW 61, 1928.

In der „Schriftenfolge zur Klärung der innerstaatlichen Entwicklung Deutschlands" ist soeben obengenannte Schrift erschienen. Der bekannte Autor faßt das gegenwärtig besonders aktuelle Material auf Grund der Erfahrungen in den letzten Jahren, Monaten und Wochen zusammen und kommt zu einem praktischen Vorschlag bezüglich der Umgestaltung des Mittelbaues, der für die ganze Frage von entscheidender Bedeutung ist. Die brennende Frage der Verwaltungsreform geht Hand in Hand mit der innerstaatlichen Neugestaltung des Reiches, und hierfür bietet diese Schrift ein wertvolles Material, ebenso wie die in der Schriftenreihe erschienene Abhandlung von dem Sächs. Minister des Innern Prof. Dr. Apelt „Vom Bundesstaat zum Regionalstaat", das auf anderem Wege letzten Endes zum selben Ergebnis kommt.

Firmennachrichten

Aus dem Rhein- und See-Konzern. Der A. R. der Niederrheinischen Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft in Düsseldorf beschloß auf Grund des seit 1919 bestehenden Int.-Gem.-Vertrages mit der Rhein- und See-Schiffahrts-Gesellschaft in Köln das gesamte Vermögen der „Niederrheinischen" als Ganzes auf „Rhein und See" zu übertragen. Der G.-V. (29. Dez.) wird die Liquidation der Düsseldorfer Gesellschaft vorgeschlagen. Die Weiterführung der Geschäfte der bisherigen A.-G. (A.-K. RM. 525 000) soll in bisheriger Weise durch die zu diesem Zwecke gegründete Niederrheinische Dampfschleppschiffahrts G. m. b. H. erfolgen. Dieser Gesellschaft sollen von der Rhein und See die in deren Besitz übergegangenen Düsseldorfer Betriebseinrichtungen, insbesondere die Lagerhäuser und Umschlagsanlagen dafür zur Verfügung gestellt werden. Ebenso soll die neue G. m. b. H. mit der Generalvertretung und der Wahrnehmung der Interessen des Rhein- und See-Schiffahrts-Konzerns betraut bleiben.

Lehnkering & Co. A.-G. in Duisburg. Die am 19. 12. 27 stattgefundene a. o. H. V. hatte sich mit dem Abkommen der Firma Lehnkering & Co. mit der Metallgesellschaft in Frankfurt a. M. — worüber in Z. f. B. 12/1927, 571 berichtet wurde — zu beschäftigen. Die in der letzten Zeit geführten Verhandlungen mit der Metallgesellschaft haben, wie der Aufsichtsratsvorsitzende nach K. Z. ausführte, zu einem Ergebnis geführt, das als günstig und erfreulich bezeichnet werden könne. Dieses Ergebnis sei nur dadurch möglich gewesen, weil Frau Lehnkering ihren gesamten Aktienbesitz zur Verfügung gestellt und der Metallgesellschaft die Option gegeben habe. Die Metallgesellschaft verfüge heute über die Mehrheit der Aktien der Lehnkering-Gesellschaft und habe deshalb den Wunsch, im Aufsichtsrat vertreten zu sein. Das Abkommen mit der Metallgesellschaft sei derart, daß die Selbständigkeit der Lehnkering & Co. A.-G. in ihrer heutigen Form vollständig erhalten bleibe. Alle gegenteiligen Gerüchte seien haltlos. Die Versammlung, in der 16 Aktionäre 2 461 000 RM. Aktienkapital vertraten, erledigte darauf den einzigen Punkt der Tagesordnung: Neuwahlen zum Aufsichtsrat, und wählte Dr. h. c. Merton, den Vorsitzenden des Direktoriums der Metallgesellschaft und Direktor Lumme derselben Gesellschaft in den Aufsichtsrat. Mitteilungen über die Aussichten wurden nicht gemacht.

Wormser Lagerhaus- und Speditions-G. m. b. H., Worms. Die Gesellschaft, die zum Konzern der Rhenania Speditions-G. m. b. H., vorm. Leon Weiß, Mannheim, gehört, schließt das Geschäftsjahr 1926-27 mit Roheinnahmen von 117 164 (123 261) RM. Für Unkosten wurden 63 919 (64 410) RM. und für Abschreibungen 60 282 (60 533) RM. verwendet, so das ein Verlust von 5 037 RM. verbleibt, der durch den Verlustvortrag aus dem Vorjahr auf 6 718 RM. anwächst. In der Bilanz sind neben den üblichen Abschreibungen noch außerordentliche Abschreibungen von 75 000 RM. vorgenommen. Wertpapiere erscheinen mit 92 806 (103 929) RM., Außenstände mit 33 458 (32 344) RM. Auf der Passivseite ist die Rücklage durch die außerordentlichen Abschreibungen von 75 000 RM. aufgezehrt. Schulden sind auf 149 932 (259 915) RM. ermäßigt, Akzepte auf 91 000 (13 262) RM. erhöht.

ZEITSCHRIFTENSCHAU

b) West- u. süddeutsche Wasserstraßen.
(Fortsetzung von Heft 12.)

Die westdeutschen Wasserstraßen
(„Münsterischer Anzeiger", Münster, vom 30. 9. 27.)

Aus der Entwicklung der Rheinschiffahrt
(„Deutsche Bergwerks-Zeitung", Essen, 7. 10. 27.)

Fünfzig Jahre Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen e. V.
Von Dr. Walter Schmitz, M. d. Rwr., Duisburg („Der Rhein", Duisburg, Nr. 10 vom 6. 10. 27).

50 Jahre Rheinschiffahrtspolitik
Von Dr. H. Bartsch, Beigeordneter, Mannheim („Wirtschaftliche Nachrichten für Rhein und Ruhr", Essen, Nr. 40 vom 6. 10. 27).

50 Jahre Rheinverkehrspolitik
Von Ministerialrat Hoebel, Berlin („Zentralblatt der Bauverwaltung", Berlin, Nr. 39 vom 28. 9. 27).

50 Jahre Rheinverkehrspolitik
Von Dr. Otto Most („Kölnische Zeitung", Köln, Nr. 639a vom 29. 9. 27).

Eisenbahn und Wasserstraße. 50 Jahre Rheinverkehrspolitik
(„Weser-Zeitung", Bremen, Nr. 509a vom 16. 9. 27.)

Die allgemeine Bedeutung des Rheinstroms als Verkehrsader der deutschen Volkswirtschaft und seine Stellung im Rahmen der deutschen Binnenschiffahrt
Von Dr. Alfred Gentzsch, Duisburg („Wirtschaftliche Nachrichten für Rhein und Ruhr", Essen, Nr. 40 vom 6. 10. 27).

Rheinschiffahrt
(„Hansa", Hamburg, Nr. 41 vom 8. 10. 27.)

Rheindampferverkehr 1927
(„Kölnische Volkszeitung", Köln, Nr. 705 vom 2. 11. 27.)

Der Rheinstrom als Verkehrsweg
(„Deutsche Bergwerkszeitung", Essen, Nr. 234 vom 6. 10. 27.)

Rheinseeschiffahrt. Entwicklung — Stand — Aussichten
Von Heinz Manthe, Boppard („Hansa", Hamburg, Nr. 41 vom 8. 10. 27).

Die Ruhrschiffahrt in alter Zeit
Von Dr. Hans Werner, Duisburg („Der Rhein", Duisburg, Nr. 10 vom 6. 10. 27).

Mülheim-Ruhr als Hafen und Kanalstadt
(„Berliner Lokal-Anzeiger", Berlin, Nr. 462 vom 30. 9. 27.

Ein neuer Schiffahrtsfang. Mülheim-Ruhr als Hafenstadt
(„D. A. Z.", Berlin, Nr. 469 vom 7. 10. 27.)

Großschiffahrtsweg und Hafenanlagen der Stadt Mülheim-Ruhr
Von Oberbürgermeister Dr. Lembke, Mülheim-Ruhr („Der Rhein", Duisburg, Nr. 10 vom 6. 10. 27).

Ruhrschiffahrt und Kohlenbergbau vor 150 Jahren
(„Essener Volkszeitung", Essen, Nr. 281 vom 12. 10. 27.)

Förderung der Oberrhein-Schiffahrt
Von Prof. Dr. Richard Hennig („Rheinischer Beobachter", Berlin, Nr. 19 vom 1. 10. 27).

Die Oberrheinfrage
Von Regierungsrat August Albert, Karlsruhe („Bayerischer Kurier", München, Nr. 309 vom 5. 11. 27).

Der Einfluß der Korrektion des Rheins zwischen Basel und Mannheim auf die Geschiebebewegung des Rheins
Von Reg.-Baurat Wittmann, Karlsruhe („Deutsche Wasserwirtschaft", Berlin, Nr. 10 vom 20. 10. 27).

Hochbetrieb auf dem Oberrhein
(„Freiburger Zeitung", Freiburg i. Br., Nr. 222 vom 17. 8. 27.)

Eine Lebensfrage Oberbadens
(„Freiburger Zeitung", Freiburg i. Br., Nr. 213 vom 7. 8. 27.)

Die Oberrheindebatten im badischen Landtag
(„Freiburger Zeitung", Freiburg i. Br., Nr. 201 vom 26. 7. 27.)

Der Oberrhein als Großkraftquelle
Von Emil Friedrich Brodek, Freiburg i. Br. („Freiburger Zeitung", Freiburg i. Br., Nr. 181 vom 6. 7. 27).

Die Lande am Oberrhein
Von Dr. Rud. Klarmann („Neue Badische Landeszeitung", Karlsruhe, Nr. 511 vom 9. 10. 27).

Ein interessantes Verkehrsgutachten
(„Frankfurter Zeitung", Frankfurt a. M., Nr. 771 v. 16. 10. 27.)

Straßburg und Kehl
Von Dr. Hans Vomhoff („Karlsruher Tageblatt", Karlsruhe, Nr. 289 vom 19. 10. 27).

Kehl contra Straßburg. Der Hintergrund der französischen Rheinkanalpolitik
Von Emil Friedrich Brodek („Badische Presse", Karlsruhe, Nr. 464/465 vom 7. 10. 27).

Lahnschiffahrt und Produktionsförderung. Kanalabgaben und ihre evtl. Folgen
(„Rhein.-Westfälische Zeitung", Essen, Nr. 583 vom 20. 9. 27.)

Lahnschiffahrt
(„Kölnische Zeitung", Köln, Nr. 667a/688 vom 13. 10./24. 10. 27.)

Die Saarschiffahrt im 18. Jahrhundert
Von M. Löwenstein („Saarbrückener Landeszeitung", Saarbrücken, vom 6. 10. 27).

Die Bedeutung der Lippe als Schiffahrtsstraße
Von Dr. Herm. Fink, Duisburg („Rhein-Ruhr-Zeitung", Duisburg, Nr. 424 vom 11. 9. 27).

Fünfzig Jahre Kettenschiffahrt auf dem Neckar
Von Direktor Schleicher, Heilbronn („Südwest-Deutschland, seine Wasserstraßen und Wasserkräfte", Stuttgart, Nr. 10 vom Oktober 1927).

Die Staustufe Obereßlingen
(„Schwäb. Merkur", Stuttgart, Nr. 479 vom 14. 10. 27.)

Die Verkehrspolitik und die Schiffahrt auf den westdeutschen Kanälen und die Weser
Von Walther Beckert, Dortmund („Wirtschaftliche Nachrichten für Rhein und Ruhr", Essen, Nr. 40 vom 6. 10. 27).

Der Stadthafen Gelsenkirchen
Von Beigeordneter Stadtbaurat Schlüsselburg („Rheinisch-Westfälische Zeitung", Essen, Nr. 630 vom 15. 10. 27).

Der Rhein—Herne-Kanal und seine Bedeutung für das Wirtschaftsleben
Von Konrektor Cleringshaus („Deutsche La Plata Zeitung", Buenos-Aires, vom 23. 8. 27).

Die starke Verkehrszunahme im Rhein—Herne-Kanal und ihre Ursache. Nutzanwendung für den Oberschlesischen Kanal
Von Fritz Kahle, Gleiwitz („Oberschlesische Wirtschaft", Beuthen O/S., vom 11. 11. 27).

Emden als See- und Binnenhafen
Von Syndikus Dr. Lübbers, Emden („Hansa", Hamburg, Nr. 41 vom 8. 10. 27).

Aue Hochwasser und Ems—Weser-Kanal
(„Hannoversche Landeszeitung", Hann., Nr. 16 460 v. 21. 10. 27.)

Die Außenweser als Schiffahrtsstraße
(„Hannoverscher Kurier", Hannover, Nr. 516/17, vom 4. 11. 27.)

Weserkanalisierung, Landschaft und Fremdenverkehr
Von Landrat Freiherr Dorste zu Hülshoff, Höxter („Die Weser", Bremen, Nr. 10 vom 31. 10. 27).

Die Binnenschiffahrt in den Häfen Bremen und Bremerhaven
Von Dr. H. Flügel, Bremen („Hansa", Hamburg, Nr. 41 vom 6. 10. 27).

Die Donauschiffahrt im Jahre 1926
Von Dr. Friedrich Wallisch („Die Rheinquellen", Basel, Nr. 10 vom Oktober 27).

Die Rhein-Main-Donau-Wasserstraße. Stand der Bauarbeiten
Von Oberregierungsrat Hesselberger, München („Die freie Donau", Regensburg, Nr. 21 vom 1. 11. 27).

Die bayerische Wasserstraßenfrage
Von K. G. Steller („Das Schiff", Berlin, Nr. 17 vom 7. 9. 27).

Bayerns Wasserstraßen und Wasserkräfte
Von Fritz Kruhöffer („Der Weltmarkt", Nr. 4, 1927).

c) Mittel- und ostdeutsche Wasserstraßen.

Die Gefahren des Mittellandkanals für die Wirtschaft der Grenzgebiete
(„Berliner Börsen-Zeitung", Berlin, Nr. 454 vom 28. 9. 27.)

Mittellandkanal, Westrheinland und Oberschlesien
(„Augsburger General-Anzeiger", Augsburg, Nr. 235 v. 7. 10. 27.)

Wann wird der Elster—Saale-Kanal gebaut?
(„Leipziger Neueste Nachrichten", Leipzig, Nr. 275 v. 2. 10. 27.)

Der Stand der Leipziger Kanalfrage
(„Neue Leipziger Zeitung", Leipzig, vom 1. 10. 27.)

Vom Bau des Mittellandkanals
(„Magdeburgische Zeitung", Magdeburg, Nr. 487 vom 25. 9. 27.)

Lübeck als See- und Binnenschiffahrtshafen
Von Prof. Dipl. Ing. H. Mahn, Lübeck („Hansa", Hamburg, Nr. 41 vom 6. 10. 27).

Die Sorgen der Elbeschiffahrt
(„Leipziger Neueste Nachrichten", Leipzig, Nr. 263 v. 20. 9. 27).

Die Binnenschiffahrt im Hamburger Hafen
Von Oberinspektor G. Werner, Kaiverwaltung, Hamburg („Hansa", Hamburg, Nr. 41 vom 6. 10. 27).

Die Entwicklung der „Behala"
(„Vorwärts", Berlin, Nr. 462 vom 30. 9. 27.)

Der Ausbau des Oder—Spree-Kanals
Von Oberreg. und Baurat Ostmann („Die Bautechnik", Berlin, Nr. 43 von 1927).

Oberschlesiens Wasserstraßenwünsche. Kompensationen für den Mittellandkanal
Von Hans Schadewaldt („Ostdeutsche Morgenpost", Beuthen, Nr. 268 vom 28. 9. 27).

Vom Staubecken von Ottmachau
(„Neißer Zeitung", Neiße Nr. 231/239 vom 6. 10. und 15. 10. 27.)

Der Ausbau der Oder bei Glogau
Von Erich Metzenthin, Korvettenkapitän a. D., M. d. L. („Das Schiff", Berlin, Nr. 19 vom 7. 10. 27).

Um die Oderwasserstraße und den Aachen—Rhein-Kanal
(„Hansa", Hamburg, Nr. 41 vom 8. 10. 27.)

Klodnitzkanal und Staubecken
(„Schles. Zeitung", Breslau, Nr. 561 vom 4. 11. 27.)

Der Stettiner Hafen
(„Ostsee-Zeitung", Stettin, Nr. 260 vom 12. 10. 27.)

Stettins Binnenschiffahrt
Von Dr. Ernst Oldenburg, Stettin („Hansa", Hamburg, Nr. 41 vom 6. 10. 27).

Stettins Weg zur Ostsee
(„General-Anzeiger", Stettin, Nr. 282 vom 12. 10. 27.)

Die Bedeutung des Königsberger Hafens als See- und Binnenhafen
Von Dr. Walter Flach, Königsberg i. Pr. („Hansa", Hamburg, Nr. 41 vom 6. 10. 27).

Die Schiffbarmachung des Oberpregels zwischen Insterburg und Wehlau
(„Zentralblatt der Bauverwaltung", Berlin, Nr. 43 vom 26. 10. 27.)

Das Ende des Weichsel—Haff-Kanals
(„Königsberger Allgemeine Zeitung", Königsberg i. Pr., Nr. 417 vom 7. 9. 27.)

III. Wasserstraßen und Eisenbahnen.

Binnenschiffahrt und Eisenbahn
Von Geh. Reg. Rat Koenigs, Reichsverkehrsministerium Berlin („Wirtschaftliche Nachrichten für Rhein und Ruhr", Essen, Nr. 40 vom 6. 10. 27).

Reichsbahn und Binnenschiffahrt
(„Der Deutsche", Berlin, Nr. 80 vom 1. 10. 72.)

Eisenbahn und Binnenschiffahrt
(„Ostsee-Zeitung", Nr. 230 vom 10. 10. 27.)

Die Beförderung der Ruhrkohle auf Bahn und Wasserstraße
Von Reg. und Baurat O. Skalweit, Essen („Glückauf", Essen, vom 24. 9. 27).

Beteiligung der amerikanischen Eisenbahnen an der Handelsflotte
(„Industrie- und Handelszeitung", Berlin, Nr. 222 vom 23. 9. 27.)

IV. Eisenbahnwesen.

Die rechtlichen Beziehungen zwischen dem Reich und der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft
Von Dr. Georg Kühne, Magdeburg („Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen", Berlin, Nr. 42 vom 20. 10. 27).

Die Reichsbahn, Subjekt oder Objekt der Verkehrspolitik
(„Industrie- und Handelszeitung", Berlin, Nr. 261 vom 11. 11. 27.)

Die Eisenbahnen und ihre Stellung in der neuzeitlichen Entwicklung der Verkehrsmittel
Von Dr. Ing. Carl Pirath, Stuttgart („Verkehrstechnische Woche", Berlin, Nr. 44/46 vom 2. 9. und 16. 11. 27).

Der neue Normalgütertarif vom 1. August 1927
Von Geh. Regierungsrat Carl Scholz („Deutsche Wirtschaftszeitung", Berlin, Nr. 39 vom 29. 9. 27).

Gedanken zur Gütertarifreform
Von Dr. Jos. Wilen („Rhein.-Westfälische Zeitung", Duisburg, Nr. 637 vom 19. 10. 27).

Die Bestimmung der Kosten im Eisenbahntransport unter veränderlichen Umständen
Von Prof. Dr. Ing. Eugen Michalzew („Verkehrstechnische Woche", Berlin, Nr. 43 vom 26. 10. 27).

Wirken die heutigen Seehafentarife noch ausfuhrfördernd?
(„Ostsee-Zeitung", Stettin, Nr. 263 vom 23. 9. 27.)

Eisenbahnfragen des Ruhrgebietes
Von Reichsbahndirektions-Präsident Marx, Essen („Verkehrstechnische Woche", Berlin, Nr. 43 vom 26. 10. 27).

Eisenbahngütertarife und Ruhrwirtschaft
Von Dr. Ahrens, Düsseldorf („Wirtschaftliche Nachrichten für Rhein und Ruhr", Essen, Nr. 40 vom 6. 10. 27).

Reichsbahn und westdeutsche Erzeinfuhr
(„Deutsche Bergwerks-Zeitung", Essen, Nr. 259 vom 4. 11. 27.)

Reichsbahn und Siegerland. Die Bedeutung der Frachten für das Sieg-, Lahn- und Dillgebiet
(„Deutsche Bergwerks-Zeitung", Essen, Nr. 240 vom 13. 10. 27.)

Eisenbahnverbindung Wilhelmshaven—Ostfriesland und Stichkanal Oldenburg—Wilhelmshaven
(„Weser-Zeitung", Bremen, Nr. 564 vom 13. 10. 27.)

Abfertigungsgebühren beim Kohlenausnahmetarif 6. Geschlossener Antrag der Stein- und Braunkohlensyndikate
(„Berliner Börsen-Courier", Berlin, Nr. 486 vom 17. 10. 27.)

Einführung des Kohlenausnahmtarifs für Großraumgüterwagen in Frage gestellt
(„Speditions- und Schiffahrtszeitung", Berlin, Nr. 35 v. 25. 9. 27.)

Warum kein deutscher Levante-Durchfrachttarif?
Von Dr. H. Salinger („Industrie- und Handels-Zeitung", Berlin, Nr. 258 vom 3. 10. 27).

Zum Konkurrenzkampf am deutschen Betriebsstoffmarkt. Die Frage der Eisenbahn-Fracht-Sondertarife
(„Hamburger Fremdenblatt", Hamburg, Nr. 305 vom 4. 11. 27.)

Railway goods rates. The new Classification
(„The Times", London, Nr. 44 727 vom 1. 11. 27.)

V. Rechtsfragen.

Zur Haftung des Reeders (Schiffseigners) für Schiffsbeschädigungen
Von Rechtsanwalt Dr. Werneburg, Berlin-Steglitz („Deutsche Schiffahrt", Bremen, Nr. 19 vom 1. 10. 27).

Verkürzung der Lade- und Löschfristen in der Binnenschiffahrt
Von Dr. Hans Reinig, Duisburg-Ruhrort („Düsseldorfer Nachrichten", Düsseldorf, Nr. 497 vom 1. 10. 27).
(„Das Rheinschiff", Mannheim, Nr. 10 vom 1. 10. 27.)

Güterbeförderung und Liegegelder im Binnenschiffahrtsverkehr
Von Rechtsanwalt Dr. Werneburg, Berlin-Steglitz („Die freie Donau", Regensburg, Nr. 19 vom 1. 10. 27).

Verkürzung der Lade- und Löschfristen in der Rheinschiffahrt
Von Dr. A. W. („Rhein- und Ruhrzeitung", Duisburg, Nr. 475 vom 11. 10. 27).

Eichordnung für Binnenschiffe
(„D. A. Z.", Berlin, Nr. 453 vom 28. 9. 27.)

Die Ableitung von Quellen nach bayerischem Recht
Von Dr. Leo Wachter („Wasserkraft und Wasserwirtschaft", München, Nr. 20 vom 15. 10. 27).

Welche strafrechtlichen Bestimmungen sind für den Wassersportler wissenswert?
Von M. Hamm („Die Yacht", Berlin, Nr. 47 vom 19. 11. 27).

Rumänien und das Hoheitsrecht im Donaumündungsgebiet
(„Die freie Donau", Regensburg, Nr. 21 vom 1. 11. 27.)

VI. Wasserbau.

Die Geophysik im Dienste der Wasserwirtschaft und des Wasserbaues
(„Die Rheinquellen", Basel, Nr. 10 vom Oktober 1927.)

Seil-Rollen-Schiffshebewerk mit getauchten Gegengewichten
Von Regierungsbaumeister Seboldt („Die Bautechnik", Berlin, Nr. 47 von 1927).

Krane für den Hafenbau
(„Demag-Nachrichten", Duisburg, Nr. 2 vom Oktober 1927.)

Trinkwasser aus Talsperren
(„Magdeburgische Zeitung", Magdeburg, Nr. 524 vom 15. 10. 27.)

Die Entwässerungsarbeiten am Rhein
(„Pfälz. Rundschau", Nr. 264 vom 27. 9. 27.)

Die Staustufe Obereßlingen der Neckarkanalisierung
Von Regierungsbaurat Berstecher, Stuttgart („Süd-West-Deutschland, seine Wasserstraßen und Wasserkräfte", Stuttgart, Nr. 8 vom September 1927).

Ein eisernes Schütz als Notverschluß für die Turbinenkanäle beim Kraftwerk Dörverden a. d. Weser
Von Regierungsbaurat Post („Zentralblatt der Bauverwaltung", Berlin, Nr. 39 vom 28. 9. 27).

Der Ausbau der Wasserwirtschaft im Harz
Von Prof. Heinrich Heise, Dresden („Wasserkraft und Wasserwirtschaft", München, Nr. 20 vom 15. 10. 27).

Die Kachletstufe
Von Christoph Carlowitz („Fränkischer Kurier", 253 v. 13. 9. 27).

Zur Frage der Donaukraftwerke in Oesterreich
Von Ingenieur Gottfried Lindorfer, Wien („Bayerische Industrie- und Handelszeitung", München, Nr. 43 vom 25. 10. 27).

Die Masaryk-Staustufe bei Schreckenstein. Der Werdegang eines großartigen technischen Werkes
Von Ing. V. Pavlomek („Prager Presse", Prag, Nr. 257 v. 18. 9. 27).

Die künftige Kraftzentrale Prags. Die Verwirklichung des Talsperrenbaues in Stechowice
(„Prager Presse", Prag, Nr. 264 vom 25. 9. 27.)

Neue Schweizer Talsperren
Von Reg. Baurat Fr. Lippert („D. A. Z.", Berlin, vom 9. 10. 27).

Gedanken über Gewässer-Regulierungen, in Erinnerung an das Mississippi-Hochwasser vom Mai 1927
Von Ministerialrat a. D. Ing. Eduard Merlicek, Wien („Die Wasserwirtschaft", Wien, Nr. 19 vom 1. 10. 27).

VII. Schiff- und Maschinenbau.

Aufgaben des deutschen Flußschiffbaues
Von Werftbesitzer Theodor Hitzler, Hamburg („Werft, Reederei, Hafen", Berlin, Nr. 18 vom 22. 9. 27).

Materialfragen im Schiffsmaschinenbau
Von Marineoberbaurat a. D. Dr. Schulz („Schiffbau und Schiffahrt", Berlin, Nr. 20 vom 19. 10. 27).

Hochwertiger Konstruktionsstahl für den Schiffbau
Von Dr. Ing. Karl Commentz, Hamburg („Werft, Reederei, Hafen", Berlin, Nr. 19 vom 7. 10. 27).

Schweißung des Werkstoffs im Schiffbau
Von Dr. Ing. W. Strelow („Schiffbau und Schiffahrt", Berlin, Nr. 20 vom 19. 10. 27).

Bedeutung der Dauerfestigkeit der Werkstoffe und der Schwingungen im Schiff- und Schiffsmaschinenbau
Von Prof. Dr. W. Hort, Charlottenburg („Schiffbau und Schiffahrt", Berlin, Nr. 20 vom 19. 10. 27).

Die Bedeutung des Schiffbauversuchswesens für den Fortschritt und die Wirtschaftlichkeit der Binnenschiffahrt
Von Dr. Ing. E. Foerster, Hamburg („Der Rhein", Duisburg, Nr. 10 vom 6. 10. 27).

Die Weiterentwicklung des Modellversuchsverfahrens zur Ermittelung des Schiffswiderstandes
Von Prof. Dr. Ing. Horn („Schiffbau und Schiffahrt", Berlin, Nr. 22 vom 16. 11. 27).

Die Hamburgische Schiffbau-Versuchsanstalt. Ihre technichen Aufgaben und ihre wirtschaftliche Bedeutung
Von Direktor Dr. Ing. G. Kempf („D. A. Z.", Berlin, Nr. 537 vom 16. 11. 27).

Vorrichtung zum Ausgleich der austauchenden Schwimmeraufbauten bei Schwimmer-Hebewerken
Von Dipl. Ing. Paul Vogelsang, Magdeburg („Zentralblatt der Bauverwaltung", Berlin, Nr. 42 vom 19. 10. 27).

Leistungsvergleiche zwischen Dampf- und Dieselmotorschleppern
Von Oberingenieur R. Zilcher, Duisburg-Ruhrort („Werft, Reederei, Hafen", Berlin, Nr. 19 vom 7. 10. 27).

Von Gleitbooten
Von Dr. Henry Schärff, Rathenow („Die Rheinquellen", Basel, Nr. 9 vom September 1927).

Das Problem der Geschwindigkeit in der See- und Binnenschiffahrt
Von Dr. Ing. Günther Kempf, Hamburg („Deutsche Schiffahrt", Bremen, Nr. 20 vom 15. 10. 27).

Die kommende Kohlenstaubfeuerung für Schiffe. Amerikanische Versuche und ihre Erfolge
Von m. („Hamburger Fremdenblatt", Hamburg, Nr. 268a und Nr. 269a vom 28. und 29. 9. 27).

Die hydraulisch gesteuerte 1 500 PS Dreizylinder-Sulzer-Gleichstrom-Dampfmaschine des Salondampfers „Helvetie" auf dem Genfer See
(„Schweizer. Bauzeitung", Zürich, Nr. 11 vom 10. 9. 27.)

Die Bedeutung der Frischluftaufladung für Schiffsdieselmotoren
(„Hamburger Fremdenblatt", Hamburg, Nr. 256a vom 16. 9. 27.)

Schnellaufende Dieselmotoren für Fahr- und Flugzeuge
(„Schweizer. Bauzeitung", Zürich, Nr. 9 vom 27. 8. 27.)

20 m-Dieselmotorschlepper
Von Artur Tiller, Charlottenburg („Werft, Reederei, Hafen", Berlin, Nr. 20 vom 22. 10. 27).

Die Staatswerft in Magdeburg-Rothensee
Von Regierungsbaurat Gerstenberg, Magdeburg („Zentralblatt der Bauverwaltung", Berlin, Nr. 44 vom 2. 11. 27).

VIII. Brückenbau.

Die Rheinbrücke Düsseldorf—Neuß
Von Reichsbahnrat Schenkelberg („Zentralblatt der Bauverwaltung", Berlin, Nr. 42 vom 19. 10. 27).

Die Erneuerung der eisernen Ueberbauten der Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Wesel
Von Reichsbahnoberrat Krabbe („Die Bautechnik", Berlin, Nr. 46 von 1927).

Eine technische Höchstleistung bei der Auswechslung von Eisenbahnbrücken.
(„Weser-Zeitung", Bremen, Nr. 524a vom 23. 9. 27.)

Eine Sensation im Brückenbau. Innerhalb 3 Stunden eine Eisenbahnbrücke ausgewechselt. Großgüterwagen Ruhrgebiet—Hamburg
(„Hamburger Korrespondent", Hamburg, Nr. 442 vom 21. 9. 27.)

Der Bau der Neckarbrücke Ilvesheim—Seckenheim
Von Reg. Baurat Hermann Lohr, Karlsruhe („Beton und Eisen", Berlin, Nr. 19 vom 15. 10. 27).

Die neue Donaubrücke in Deggendorf
(„Die freie Donau", Regensburg, Nr. 19 vom 1. 10. 27.)

Eine Eisenbetonbrücke über die Themse bei Reading
Von Eger („Zentralblatt der Bauverwaltung", Berlin, Nr. 39 vom 28. 9. 27).

IX. Schiffbau, Wasserstraßen und Häfen des Auslandes.

Holländische Aufwendungen für Kanalbauten
(„Rhein.-Westfälische Zeitung", Essen, Nr. 589 vom 23. 9. 27.)

L'écluse maritime du Kruisschans
(„Neptune", Anvers, Nr. 42 vom 10. 9. 27.)

Französische Hafenreformen
(„Hansa", Hamburg, Nr. 37 vom 10. 9. 27.)

Pour la défense de la navigation intérieure. Le Comité National s'occupe de la situation déplorable créée à cette industrie)
(„Neptune", Anvers, Nr. 71 vom 9. 10. 27.)

Que fait et que doit faire la France pour le salut et le progrès de ses transports? Observations et opinions de quelques lecteurs éminents
(„La Journée Industrielle", Paris, Nr. 2 917 vom 29. 9. 27.)

La liaison entre les divers moyens de transport est une question d'installations, de tarifs et de formalités
Von Jean Pupier („La Journée Industrielle", Paris, Nr. 2 908 vom 17. 9. 27).

Le Plan Dawes. Son application dans nos Ports
Von G. de Raulin („Intermatien, supplement financis", Paris, vom 4. 10. 27).

Verzögerungstaktik. Frankreichs Rheinschiffahrtspolitik
(„Berliner Börsen-Courier", Berlin, Nr. 482 vom 14. 10. 27.)

Subventionen für Schiffbau und Luftschiffahrt in Frankreich
(„Kölnische Zeitung", Köln, Nr. 663a vom 11. 10. 27.)

Le jaugeage des bateaux de navigation intérieure
(„Neptune", Anvers, Nr. 54 vom 22. 9. 27.)

La question des surtaxes d'entrepot. Que fera la France?
(„Neptune", Anvers, Nr. 59 vom 27. 9. 27.)

Les forces motrices de la Moselle
Von M. Hegly, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées („Batiment et Travaux Publices", Paris, vom 29. 9. 27).

Lothring. Kanalpläne. Die Moselkanalisierung zwischen Metz und Diedenhofen
Von Dr. W. Cartelliert, Saarbrücken („Saarbrücker Zeitung", Saarbrücken, Nr. 244 vom 7. 9. 27).

Canal de la Marne au Rhin
Von M. Ninck, Ingenieur, Nancy („Batiment et Travaux Publices", Paris, vom 25. 9. 27).

Der Rhein—Rhone-Kanal und die Rheinschiffahrt
Von J. R. Frey, Basel („Werft, Reederei, Hafen",Berlin, Nr. 21 vom 7. 11. 27)

Frankreich am Rhein. Die Gründung der Kembs-Gesellschaft. Der Rhein—Rhone-Kanal. Der Hafen Straßburg 1927
(„Freiburger Zeitung", Freiburg/Br., Nr. 275 vom 9. 10. 27.)

Der Marseille—Rhone-Kanal mit dem Rove-Tunnel und seine wirtschaftliche Bedeutung
Von Dr. Syffert, Kronach („Zentralblatt der Bauverwaltung", Berlin, Nr. 40 vom 5. 10. 27).

Frankreich lenkt den Oberrhein ab
(„Berliner Börsen-Zeitung", Berlin, Nr. 492 vom 20. 10. 27.)

Die französische Ablenkung des Oberrheins. (Randbemerkungen zum Emissionsprospekt der Kembs-Aktien-Gesellschaft)
Von Emil Friedrich Brodek, Freiburg/Br. („Freiburger Zeitung", Freiburg/Br., Nr. 282 vom 16. 10. 27).

Die Verlegung des Oberrheinlaufes auf französ. Gebiet
(„Freiburger Zeitung", Freiburg/Br., Nr. 172 vom 27. 6. 27.)

Holland und Frankreichs Politik am Oberrhein
(„Hamburger Korrespondent", Hamburg, Nr. 446 vom 23. 9. 27.)

Das Elsaß und der Rheinseitenkanal
(„Kölnische Zeitung", Köln, Nr. 595a vom 7. 9. 27.)

Tardieu in Straßburg
(„Berliner Tageblatt", Berlin, Nr. 466 vom 2. 10. 27.)

Der französische Rhein-Seitenkanal
Von E. F. Brodek, Freiburg/Br. („Der Tag", Berlin, Nr. 103 vom 30. 4. 27).

Eine Wendung in der schweizerischen Rheinpolitik
Von Emil Friedrich Brodek, Freiburg/Br. („Freiburger Zeitung", Freiburg/Br., Nr. 150 vom 1. 6. 27).

Der Wasserweg nach Rom
(„D. A. Z.", Berlin, Nr. 513 vom 2. 10. 27.)

Minister der öffentlichen Arbeiten Prof. Dr. Spina über das Wasserbau - Programm in der Tschechoslowakischen Republik
(„Wasserwirtschaftliche Mitteilungen", Prag, Nr. 11 v. Nov. 27.)

Vom Ausbau des Hafens von Bratislava
(„Prager Presse", Prag, Nr. 308 vom 4. 11. 1927.)

Verkehr und Verkehrsverhältnisse im Königreich der Serben, Kroaten und Slowenen
Von Ing. Ranislaw Avramovic, Ministerstellvertreter a. D. („Völkermagazin", Sonderheft).

Die Verkehrswege des Königreiches der Serben, Kroaten und Slowenen
Von Gaston Gasteran („Völkermagazin", Sonderheft).

Der Kanal des Xerxes auf der Halbinsel Athos. Eine baugeschichtliche Betrachtung
Von Prof. Dr. Ing. Alfred Birk, Prag („Zeitschrift des österr. Ingenieur- und Architektenvereins", Wien, Nr. 41/42 v. 14. 10. 27).

Polnische Wasserstraßen
(„Zentralblatt der Bauverwaltung", Berlin, Nr. 41 v. 12. 10. 27.)

Ein Völkerbundsausschuß für polnische Kanalpläne
(„Hansa", Hamburg", Nr. 44 vom 29. 10. 27.)

Ein merkwürdiger Hafendirektor
Von Dr. H. St., Danzig („Hansa", Hamburg, Nr. 41 v. 8. 10. 27).

Der Verkehr zwischen dem Danziger Hafen und seinem Hinterlande
(„Hansa", Hamburg, Nr. 41 vom 8. 10. 27.)

Danzig und die Hansestädte Hamburg, Bremen
(„Danziger Zeitung", Danzig, Nr. 262 vom 22. 9. 27.)

Un nouveau port a Londres
Von von Vedes („Neptune", Anvers, Nr. 57 vom 25. 9. 27).

Future of british Canals
(„The Times", London, Nr. 44 692 vom 21. 9. 1927.)

Das Wunderwerk des Panama-Kanals
Von Dr. Max Jordan („Berliner Tageblatt", Berlin, Nr. 522 vom 4. 11. 27).

Hudson oder St. Lorenz? Kanadas Getreideverschiffung
Von W. Paschen („D. A. Z.", Berlin, Nr. 477 vom 12. 10. 27).

X. Internationale Schiffahrtsfragen.

Die Frage der Donauschiffahrt auf dem Stockholmer Kongreß der Internationalen Handelskammer
(„Die freie Donau", Regensburg, Nr. 22 vom 15. 11. 27.)

Internationale Vereinheitlichung der Befeuerung und Betonnung der Seewasserstraßen
(„Hansa", Hamburg, Nr. 45 vom 5. 10. 27.)

XI. Verschiedenes.

Die Uebertragung der „Reste" im Reichshaushalt
Von Oberreg. Rat Dr. Lenz Berlin („Deutsche Wirtschaftszeitung", Berlin, Nr. 43 vom 25. 9. 27).

Zur Vermögensberechnung der Reedereien
(„Das Rheinschiff", Mannheim, Nr. 10 vom 1. 11. 27.)

Braunkohle oder Steinkohle, Oel oder Gas?
Von W. Schweder, Ingenieur, Magdeburg („Die Elbe", Magdeburg, Nr. 11 vom 15. 11. 27).

Ueber den gegenwärtigen Stand der Gasfernversorgungsfrage in Deutschland
Von Direktor H. Müller, Hamburg („Die Elbe", Magdeburg, Nr. 11 vom 15. 11. 27).

Technisches zur Ferngasversorgung
Von Dr. Ing. Georg Sinner, Berlin („Die Elbe", Magdeburg, Nr. 11 vom 15. 11. 27).

Pläne der Gasfernversorgung in Mitteldeutschland
Von Bürgermeister Prof. Dr. Landsberg, Magdeburg („Die Elbe", Magdeburg, Nr. 11 vom 15. 11. 27).

Die Entwicklung der deutschen Schiffshypothekenbanken
Von Dr. Hellmut Maak („Zeitschrift Bankwissenschaft", Nr. 10 vom August 1927).

Schmuggler auf dem Rhein
(„Badische Presse", Karlsruhe, Nr. 436/437 vom 21. 9. 27.)

Heimat, Schule und Schiffahrtsausstellung
Von Dr. Wiesenthal, Duisburg („Rhein- und Ruhrzeitung", Duisburg, Nr. 449 vom 26. 9. 27).

Gründung einer dänischen Hypothekenbank
(„Hamburger Fremdenblatt", Hamburg, Nr. 263 vom 23. 9. 27.)

Wie verladet man am billigsten nach den Donauländern?
Von Robert Oppermann, Kassel („Der Weltmarkt", Nr. 8 v. 1927).

Verkehrsorganisationen im niederrheinisch-westfälischen Industriegebiet
Von Verkehrsdirektor Drees, Essen („Wirtschaftliche Nachrichten für Rhein und Ruhr", Essen, Nr. 40 vom 6. 10. 27).

Die Koblenzer Rheinschau
Von Dr. W. Spies („Die Rheinquellen", Basel, Nr. 9 v. Sept. 27).

Nr. 2 1928 — 2. Januarheft

Zeitschrift für Binnenschiffahrt

Herausgeber: Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt e. V. Berlin NW 40 Herwarthstr. 3a

Fernsprech-Anschluss: Amt Hansa Nr. 2744, Nr. 2745 und Nr. 2755 • Telegramm-Adresse: Binnenfahrt, Berlin

Vorstand: Generaldirektor Dr. h. c. Ott, Köln / Geh. Baurat Prof. Dr. ing. h. c. de Thierry, Berlin / Staatsrat Dr. Ritter v. Graßmann, München / Hauptgeschäftsführer: Syndikus E. Schreiber, Berlin NW 40, Herwarthstr. 3a

60. JAHRGANG DER MITTEILUNGEN DES ZENTRALVEREINS

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" erscheint zweimal monatl. u. ist Organ nachstehender Vereinigungen:

Brandenburgischer Oder-Verein, Frankfurt a. O. / Bremer Kanal-Verein, Bremen / Deutsch-Oesterreich-Ungarisch-Schweizerischer Verband für Binnenschiffahrt / Elbe-Ostsee-Kanal A.-G. Wismar Hamburger Verein für Flußschiffahrt / Hansa-Kanal-Verein, Bremen / Intern. Vereinigung z. Förderung des Rheines bis zum Bodensee / Kanalverein Berlin-Leipzig / Küstenkanal-Verein Oldenburg Nordschweiz. Verband f. Schiffahrt Rhein-Bodensee / Pommerscher Binnenschiffahrtsverein / Schlesischer Oderverein / Südostpreuß. Kanalverein e. V. / Südwestdeutscher Kanalverein f. Rhein-Donau Neckar / Verband für Kanalisierung der Mosel u. Saar / Verband zur Wahrung der märk. Schiffahrtsinteressen e. V. / Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr e. V. / Werra-Kanalverein zur Verbindung der Weser mit Main und Donau / Weser-Bund e. V.

Schriftleitung:
Berlin NW 40, Herwarthstraße Nr. 3a
Fernruf Hansa Nr. 2744-45-55, Tel.-Adr.: Binnenfahrt



Die in der Z. f. B. zur Veröffentlichung gelangenden Aufsätze gehen in das Eigentum des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V. über. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Herausgeber keine Verantwortung. Beantwortung von Anfragen und Rücksendung von Manuskripten erfolgt nur, wenn Rückporto beigefügt ist. Nachdruck einzelner Artikel ist nur mit Erlaubnis der Schriftleitung und unter Quellenangabe gestattet. **Bezugspreis** monatlich 2 Mark, nach dem Ausland monatlich 3 Mark. Einzelhefte kosten 1,25 M. **Anzeigen.** Die 4 gespalt. Millimeterzeile 20 Pfg. Bei Wiederholungen Rabatt laut Tarif. Etwaiger Erscheinungsausfall infolge höherer Gewalt oder Streiks berechtigt nicht zur Rückforderung des Bezugsgeldes.

Verlag:
Insel-Zeitschriften-Verlagsgesellschaft m. b. H.
Berlin S 14, Wallstr. 56, Fernruf F. 7 Jannowitz Nr. 0861

Reichswasserstraßenverwaltung?

Der preußische Landwirtschaftsminister Dr. Steiger hatte am 6. Januar 1928 die Presse zu einer Besprechung über die Lage der Landwirtschaft eingeladen. Daß dabei auch die Kompetenz-Streitigkeiten zwischen Reich und Preußen auf dem Gebiete der Wasserstraßenverwaltung zur Sprache kamen, ist bei der gerade vom preußischen Landwirtschaftsminister stets betonten engen Verflechtung der land- und wasserwirtschaftlichen Fragen verständlich. Unverständlich aber ist es, daß die zuständige Abteilung des preußischen Ministeriums auf vorherige telefonische Anfrage mitteilen konnte, die Binnenschiffahrt berührende oder interessierende Fragen würden der Presse-Besprechung nicht zugrunde liegen. Herrn Dr. Steiger kann durch eine solche Behandlung der Fachpresse nicht gedient sein. Er kommt zumindest in den Verdacht, daß sein Programm und seine Ziele die Sichtung und Kritik der fachkundigen Kreise nicht bestehen. Es ist nicht möglich, auf die Argumentation des Herrn preußischen Landwirtschaftsministers näher einzugehen. Die Tagespresse begnügt sich mit der Feststellung, daß sich der Minister gegen die Verreichlichungsbestrebungen in der Wasserstraßenverwaltung wandte — womit über die Qualität der Begründung noch kein Werturteil abgegeben sein soll —, die Fachpresse wurde von der Presse-Besprechung ausgeschaltet. Der Herr preußische Landwirtschaftsminister wurde gebeten, der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" die fraglichen Referat-Auszüge wenigstens nachträglich zur Kenntnisnahme zur Verfügung zu stellen. Denn es ist immerhin noch der Rücken der Binnenschiffahrt, auf dem der ebenso unerquickliche wie unfruchtbare Streit um die Wasserstraßenverwaltung ausgetragen wird.

*

Der Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt hatte den Herrn Reichsverkehrsminister gebeten, dem in der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" des öfteren schon erörterten Problem der langfristigen Vorhersage der Witterung seine besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden und in Anbetracht der Bedeutung, die den bekannten Untersuchungen des Dr. Franz Baur nicht zuletzt für die deutsche Binnenschiffahrt beizumessen ist, in einer gemeinsamen Aktion der an einer zuverlässigen, langfristigen Wettervorhersage interessierten Behörden und Wirtschaftsverbände die ausreichende Basis für eine weitere planmäßige wissenschaftliche Erforschung dieser Materie zu schaffen. Der Herr Reichsverkehrsminister hat daraufhin dem Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt anheimgestellt, sich in Zukunft unmittelbar an den Herrn preußischen Minister für Landwirtschaft, Domänen und Forsten zu wenden, dem die norddeutsche Wetterdienst-Organisation untersteht. Dieses Vorgehen des Herrn Reichsverkehrsministers dürfte in allen an einer langfristigen Wettervorhersage interessierten Kreisen keinem Verständnis begegnen. Wenn den Untersuchungen eine grundsätzliche und allgemeine Bedeutung zukommt — und das ist ohne Zweifel der Fall —, dann ist im Interesse eines einheitlichen und umfassenden Vorgehens die Federführung durch ein Reichsministerium geboten. Und wenn die Binnenschiffahrt besonderen Wert darauf legt, daß die langfristige Wettervorhersage auf die Bedürfnisse der deutschen Binnenschiffahrt besonders zugeschnitten wird, dann muß eben der Herr Reichsverkehrsminister, in dessen Ressort die deutschen — nicht nur die norddeutschen — Binnenschiffahrtsfragen fallen, die Führung in die Hand nehmen, nicht der Herr preußische Minister für Landwirtschaft, Domänen und Forsten, der seine preußische Landwirtschaft zu betreuen hat.

Erhöhung der Wirtschaftlichkeit moderner Binnenschiffe

Von Geh. Regierungsrat Prof. Dr. Ing. e. h. Oswald Flamm, Berlin-Nikolassee.

Das Deplacement eines beladenen Schiffes, also seine Wasserverdrängung, setzt sich aus zwei Summanden zusammen, aus dem toten Gewicht und der nützlichen Zuladung. Unter totem Gewicht versteht man alle Gewichte, die für den Betrieb des Schiffes erforderlich sind, aus denen der Reeder aber keinen unmittelbaren Nutzen zieht, also das Gewicht des Schiffskörpers, der Einrichtung und Ausrüstung, der Maschine und des Brennstoffes, falls es sich um einen Dampfer oder ein Motorschiff handelt, der Mannschaft etc.; die nützliche Zuladung dagegen ist das Gewicht der Ladung, die an Bord gebracht wird und zu deren Transport das Fahrzeug da ist, aus der der Kaufmann seinen Verdienst schöpft. Es ist klar, daß man bei jedem Schiff sucht, das tote Gewicht möglichst klein zu halten, damit bei gegebenem Deplacement oder vorgeschriebenem Tiefgang das Gewicht der nützlichen Zuladung möglichst groß wird. Es kommt also darauf an, das Gewicht des Schiffskörpers zu reduzieren, ferner, falls eine Maschine an Bord ist, sowohl deren Eigengewicht, als auch ihren Kohlen- oder Oelverbrauch möglichst gering zu halten. Betrachtet man einen Selbstfahrer, Dampfer oder Motorschiff, ferner einen Schleppkahn mit seinem Schlepper als ein Ganzes, sodaß man gewissermaßen auch hier einen Dampferbetrieb hat, so kann man folgende Betrachtung anstellen. Die Wirtschaftlichkeit eines Schiffes wächst im allgemeinen mit seiner Größe, das gilt nicht nur beim Seeschiff, sondern auch beim Flußschiff. Es wurde deshalb auch beim Bau der Kanäle in Deutschland stets darauf hingewiesen, daß es wirtschaftlich richtiger sei, die Kanäle für große Fahrzeuge zu bauen und besonders bei den Schleusen hierauf Rücksicht zu nehmen, als wenn man kleine Schiffe zugrunde legt. Beim Mittellandkanal gelang es nicht, das 1000 t-Schiff durchzusetzen, erst nach jahrelangen Bemühungen wurde die maßgebende Stelle dahin gebracht, durch Anspannung des Wasserspiegels auch größeren Schiffen die Fahrt auf dem Kanal zu ermöglichen. Beim Rhein—Main—Donau-Kanal unterstützte das hohe Verständnis des verstorbenen Bayern-Königs die Bestrebungen für den großen Schiffstyp.

Teilt man nun einmal das Deplacement eines Dampfschiffes nach folgenden Gesichtspunkten ein:

1. Gewicht des Schiffskörpers,
2. Gewicht der Maschine, der Kohlen und der Ladung.

Den zweiten Punkt nennt man nach dem Vorgehen Frankreichs Belastungsexponent, exposant de charge.

Legt man zur Ermittlung der einzelnen Werte und ihres Einflusses auf die Wirtschaftlichkeit sehr oberflächlich die bekannte Formel für die Schiffsgeschwindigkeit $V\ kn = m \sqrt[3]{\frac{PSi}{B^2}}$ zugrunde, so läßt sich folgende Ueberlegung anstellen. Eine bekannte Tatsache ist es, daß zwei Schiffe von je ½ D zusammen nicht so viel laden können, als ein Schiff von $^1/_1$ D, worin D das Deplacement bezeichnet. Es läßt sich leicht angenähert nachweisen, daß das größere Schiff dem kleinern gegenüber stets im Vorteil, also wirtschaftlicher ist. Angenommen, man habe zwei Schiffe von genau ähnlicher Form, die Deplacements seien D und D_1, die eingetauchten Hauptspantflächen seien B^2 und B_1^2, das Verhältnis homologer Abmessungen sei α, die Maschinenkräfte seien F und F, dann ist $D_1 = D\alpha^3$, $B^2_1 = B^2\alpha^2$.

Setzt man nun wegen der Aehnlichkeit beider Schiffe und der gleichen Geschwindigkeit zunächst einmal die Widerstandskoeffizienten einander gleich, so hat man für ein und dieselbe Geschwindigkeit die Pferdestärken pro qm. Hauptspant gleich groß. Nach obiger Formel,

$$V\ kn = m \sqrt[3]{\frac{PSi}{B^2}} = F = \frac{V^3\ B^2}{m^3},\ F^1 = \frac{V^3\ B_,^2}{m^3}$$

Nimmt man V und m gleich groß, so folgt:

$$\frac{F}{B^2} = \frac{F^1}{B_1^2},\ F_1 = \frac{F\ B_1^2}{B_2} = F\alpha^2$$

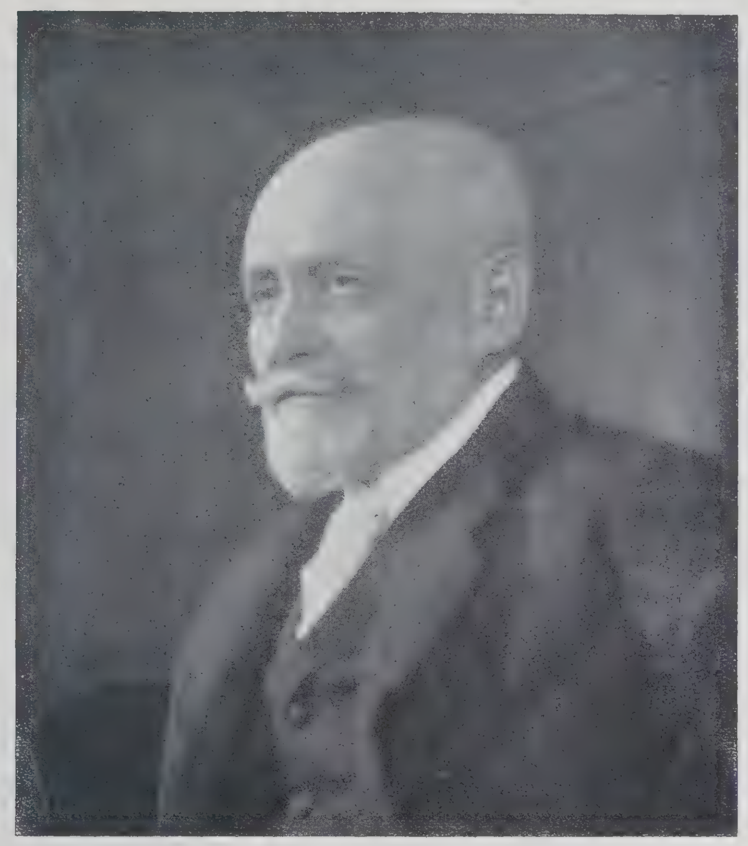
Die Maschinenstärken sind also proportional dem Quadrat des Aehnlichkeitsverhältnisses. Ihre Gewichte einschließlich derselben Kohlenquantität pro PSi befolgen dieselbe Proportion. Bezeichnet man diese Gewichte mit P und P_1, so folgt:

$$P_1 = P\alpha^2$$

Da nun die Schiffe ähnlich sind, so werden die Gewichte der Schiffskörper und die Belastungsexponenten E und E_1 den Deplacements proportional sein, also im Verhältnis α^3 zu einander stehen, d. h. $E_1 = E\alpha^3$. Die Belastungsexponenten sind aber gleich den Gewichten der Ladungen L und L, zuzüglich der Totalgewichte der Maschinen und Kohlen, P und P_1. Es folgt daher: $E = L + P$, $E_1 = L_1 + P_1$

Demnach: $E_1 = (L + P)\ \alpha^3$ oder $E_1 = L\alpha^3 + P\alpha^3$.

Indem man nun dieselbe Proportion zwischen den Maschinen und den Ladungen beibehält, wird man über eine Maschine disponieren können, welche einschließlich Kohlen P^3 wiegt, während, um die Bedingung der gleichen Geschwindigkeit zu erfüllen, $P\alpha^2$ genügt. Für das größere Schiff spart man also ein Gewicht P $(\alpha^3 - \alpha^2)$ und dieses Gewicht kann man der Ladung zu Gute kommen lassen. Damit ist oberflächlich dargetan, wie richtig es ist,



DR. ING. E. H. ALBERT RISCHOWSKI

1848 10. JANUAR 1928

Der langjährige Leiter der Breslauer Reederei Caesar Wollheim, Direktor Albert Rischowski, dessen große Verdienste um die schlesische und deutsche Binnenschiffahrt und Schiffbauindustrie in der ersten Januar-Nummer der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt“ bereits gewürdigt worden sind, wurde aus Anlaß seines 80. Geburtstages von der Technischen Hochschule zu Breslau zum Dr. Ing. e. h. ernannt. / Reichsverkehrsminister Dr. h. c. Koch drahtete dem Jubilar folgenden Glückwunsch:

> „Dem Senior und langjährigen erfolgreichen Führer der Oderschiffahrt, dem weitblickenden Förderer ihrer technischen Entwicklung die besten Wünsche zur Vollendung des 80. Lebensjahres! Ihre bewährte Frische und Tatkraft gereiche Ihrem Lebenswerk weiter zum Gedeihen!“

Auch die Spitzenkörperschaften der deutschen Binnenschiffahrt, Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt e. V., Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt und Reichsarbeitgeberverband der deutschen Binnenschiffahrt und verwandter Gewerbe E. V., entboten auf telegraphischem Wege „dem in schwersten Zeiten erprobten Nestor der deutschen Oderschiffahrt, dem hervorragenden Förderer des ostdeutschen Binnenschiffbaues und dem über die Grenzen seines engeren Wirkens hinaus anerkannten Führer des deutschen Binnenschiffahrtsgedankens in aufrichtiger Dankbarkeit die herzlichsten Wünsche zum Jubelfeste“. Ad multos annos!

auch im Binnenschiffbau eine Größenvermehrung der Schiffe anzustreben, soweit dies die Wasserverhältnisse gestatten. Für neu zu bauende Kanäle gilt es also aus Gründen der Wirtschaftlichkeit der Schiffahrt, nicht zu kleine Kanalabmessungen vorzusehen.

Hat man nun das geeignete Schiff gewählt, so gibt es heute noch andere Möglichkeiten, dieses Fahrzeug an sich wesentlich wirtschaftlicher zu gestalten, als bisher. Betrachten wir einige Flußschiffstypen. Beim Schleppkahn kommt als totes Gewicht nur das Gewicht des Schiffskörpers und seiner Einrichtung in Betracht. Hier läßt sich nach den Fortschritten der neuesten Zeit außerordentlich viel sparen. Die deutsche Marine hat diesen Weg ebenso gezeigt, wie auch einige Handelsschiffs-Werften, genannt sei die Deutsche Werft in Hamburg. Bisher baute man den Schiffskörper aus Winkeln und Blechen mittels Nietung. An Stelle dieser Bauweise tritt jetzt mit größtem Erfolg die Schweißung. Die modernen Schweißverfahren stehen erst am Anfang ihrer Verwendung, zur Zeit ist nicht abzusehen, welch große und erfolgreiche Entwicklung sie nehmen werden. Bei ihrer Anwendung fallen alle Winkel weg, an ihre Stelle treten einfache Stege, man spart also zunächst überall den einen Schenkel des Winkels. Sodann werden die Bleche der Außenhaut, der Decks, der Schotten, der Bodenstücke etc. nicht überlappt oder gelascht und genietet, sondern stumpf gestoßen und geschweißt. Das hat zur Folge, daß man das gesamte Gewicht der Ueberlappung, Laschen und Niete spart. Nach den sehr sorgfältigen Erfahrungen unserer Marine kann man rechnen, daß 14% des Schiffskörper-Gewichtes sich sparen lassen. Legt man einen 1300 t-Rheinkahn zugrunde, so beträgt dessen Eisengewicht etwa 225 t. Hiervon 14% geßen 31,5 t, die der Ladung zugute kommen müssen. Rechnet man bei einem solchen Kahn von 78 m Länge, 9,45 m Breite und 2,50 m Seitenhöhe das Eigengewicht zu 240 t, so bleiben 1060 t für Ladung übrig. Zu dieser Ladung kommen jene durch Schweißung ersparten 31,5 t, was eine Ladungssteigerung von 3% ausmacht. Rechnet man hierzu noch 60 t, die sich durch Verwendung hochwertigen Baumaterials ersparen lassen*), so ergibt sich insgesamt eine Steigerung der Ladefähigkeit um etwa 9% der bisherigen Ladungsmenge. Das ist ein bedeutender Betrag, der zu denken gibt. Freilich müssen die Flußschiffswerften sich auf Schweißung im Großen einrichten und das ist nicht ganz einfach, aber die Entwicklung verlangt es und diejenige Werft, die als erste jene Einrichtungen trifft, kann nicht nur sehr scharfe Konkurrenzangebote machen, sondern wird auch am schnellsten über die sogenannten Kinderkrankheiten hinwegkommen und Erfahrungen sammeln. Aber auch an die Eisen- und Stahlindustrie ergehen neue Forderungen. Es handelt sich darum, ein Schweißmaterial zu liefern, welches nicht nur rasch und leicht eine gute, solide Verbindung der zu schweißenden Teile ergibt, sondern auch tunlichst ein starkes Rosten vermeidet. Mit Sicherheit ist anzunehmen, daß die deutsche Eisen- und Stahlindustrie, die schon so Gewaltiges in der Vergangenheit geleistet hat, auch dieser Forderung durchaus genügen wird.

Nimmt man auf die hier und in dem schon angezogenen Aufsatz in Nr. 6 vom Juni 1927 dieser Zeitschrift niedergelegten Gesichtspunkte Rücksicht, so dürfte sich auch auf dem Gebiete der Binnenschiffahrt noch mancher sehr erfreuliche Fortschritt hinsichtlich einer Steigerung der Wirtschaftlichkeit mit Sicherheit erreichen lassen.

*) Vgl. Z. f. B. 6/1927, 226: Flamm, „Steigerung der Wirtschaftlichkeit von Flußschiffen".

Aus dem Inhalt der 1. Februarnummer:

Dr. Bodo Ebhardt, Berlin: „Ostpreußische Schiffahrtsorgen"

Ministerialrat Grollmann, Berlin: „Ostpreußens wichtige Binnenwasserstraße. Das alte Kulturwerk der Gilge"

Rechtsanwalt Dr. Werneburg, Berlin: „Schiffszusammenstoß und Schadensersatzhaftung"

„Die Verkehrsbelastung der deutschen Binnenwasserstraße im Jahre 1926"

„Zur Beseitigung der Sakrower Enge"

Was bedeutet die Maschine für die heutige Binnenschiffahrt?

Von Kurt Burkowitz, Ministerialrat im Reichsverkehrsministerium

Die Maschine hat als Kolbendampfmaschine von ihrer Erfindung an in der Schiffahrt eine Rolle gespielt. Zwar fiel der erste Versuch (Denis Papin 1707), die Dampfmaschine zum Schiffsantrieb zu benutzen, der Wut ergrimmter Flußschiffer zum Opfer, doch war der Siegeslauf der Dampfmaschine nach den Verbesserungen durch James Watt nicht mehr zu hemmen. Die Zeiten, wo eine andere Art der Treidelei, als die durch Menschen- oder Tierkraft kaum benutzt wurde, gehören der Vergangenheit an. Heute beherrscht die Maschine für Eigenantrieb oder zum Schleppen der Lastfahrzeuge, für Personenschiffahrt, Bau und Unterhaltung der Wasserstraßen, Umschlag von Stück- und Massengütern, das Feld, zwar nicht mehr als Kolbendampfmaschine allein, denn diese hat besseren Maschinen Platz einräumen müssen, obwohl auch an ihrer Verbesserung bis auf den heutigen Tag unablässig gearbeitet worden ist und noch dauernd gearbeitet wird. Für die heutige Binnenschiffahrt jedenfalls spielt die Maschine eine so ausschlaggebende Rolle, daß es sich wohl verlohnen mag, darauf etwas näher einzugehen.

Beim Ausbau der Wasserstraßen, sei es Neubau, sei es laufende Unterhaltung, spielen alle die Geräte eine Rolle, die bestimmt sind, trockenes oder nasses Erdreich, auch schweren steinigen Boden oder gar Fels mit Maschinenkraft zu lösen, zu heben und an geeignete Ablagerstätten zu schaffen. Diesem Zwecke dienen Naßbagger, Trockenbagger, je nach ihrer Wirkungsweise als Eimer-, Greif-, Löffelbagger ausgebildet, und oft besonderen Aufgaben, wie z. B. dem Abgraben von Böschungen bestimmter Neigung angepaßt. Auf diese Geräte hier näher einzugehen, erscheint entbehrlich, da sie nur für einen beschränkten Kreis von Interesse wären. Doch verdient hervorgehoben zu werden, daß man heute fast allgemein mit dem früheren Brauche gebrochen hat, das gewonnene Baggergut an irgend einer Stelle der Wasserstraße wieder zu versenken, denn meist führt das zu erneuten Baggerungen an anderer Stelle. Heute wird das Baggergut, wo es sich irgend machen läßt, in Prähme verladen, in diesen durch Zusetzen von Wasser absaugefähig gemacht, dann mit Maschinen herausgesaugt und durch eine Rohrleitung an Land geschwemmt und dort so abgelagert, daß die Ablagerungen zugleich wichtige Landeskulturaufgaben erfüllen. Die Abb. 1 zeigt einen solchen an der Arbeitsstelle liegenden Spüler, dem die zu entleerenden Prähme durch einen Schlepper zugeführt werden; das nach dem Lande führende Spülrohr, das zunächst an einem schwimmenden Bock aufgehängt ist, später dann aber auf hölzernen Jochen oder Stapeln auf dem festen Lande ruht, ist klar erkenntlich. Abb. 2 zeigt, wie das Baggergut im Prahm mit zugesetztem Wasser verdünnt wird, während eine starke Maschine das Gemisch durch das hineinragende Saugerohr absaugt und durch die Rohrleitung an Land drückt. Solche „Spüler" enthalten sehr bemerkenswerte, recht umfangreiche Maschinenanlagen auf kleinstem Raume. Ihre stille, nur wenig Schiffahrttreibenden aus eigener Anschauung bekannte Arbeit trägt wesentlich dazu bei, die Schiffahrtsstraße in fahrbarem Zustande zu halten und



Abb. 1



Abb. 2

dabei durch den aufgespülten Boden noch Landeskulturaufgaben zu erfüllen.

Mehr bekannt, weil sich vor aller Augen zeigend, sind die Grab- und Baggergeräte selbst. Der Leistungsfähigkeit nach abgestuft findet man die verschiedensten Größen, mit etwa 40 cbm Stundenleistung beginnend, doch wird in der Binnenschiffahrt eine Leistung von 200 cbm in einer Stunde geförderten Baggergutes nur bei Neubaugeräten oder in den an die See grenzenden Gebieten erreicht oder überschritten. Im Verein mit den Spülern können diese Baggermassen auf Entfernungen bis zu 800 m, in Sonderfällen auch darüber hinaus, an Land gefördert werden. Die Maschinenanlagen in solchen Arbeitsgeräten sind recht ansehnlich. Sie erreichen in einem größeren Spüler für Binnenwasserstraßen 500 PS, überschreiten im Seegebiete aber selbst 1000 PS.

Außer Baggern und Spülern machen sich auch mancherlei andre Baumaschinen beim Bau und bei der Unterhaltung der Wasserstraßen bemerkbar, so Hebezeuge und Krane der verschiedensten Art, Pumpen, Rammen, Bergungsfahrzeuge für Havariefälle — so jetzt z. B. das für den Rhein beschaffte*) —, die aber nur kurz erwähnt seien, um die Bedeutung der Maschine auch auf diesem Gebiete darzutun. An dieser Stelle sind mehr die Maschinen von Bedeutung, die mit der eigentlichen Schiffahrt selbst zusammenhängen.

Da sind es zunächst die zahlreichen Einrichtungen maschineller Art, die dazu dienen, den Schiffahrtsbetrieb zwischen den einzelnen, von der Natur gebotenen Wasserstraßen zu vermitteln, wobei die Höhenunterschiede durch Schleusen oder Schiffshebewerke überwunden werden müssen. Es ist außerordentlich kennzeichnend für die Entwicklung der Schiffahrt, wenn man die Abmessungen und Hubhöhen neuzeitlicher Schleusen oder Schiffshebewerke mit den Schleusen vergleicht, die zur Zeit Friedrichs des Großen gebaut wurden, zum Teil heute noch im Betriebe sind.

Die Schleusen von heute nehmen einen ganzen Schleppzug mitsamt seinem Schlepper auf und scheuen vor Hubhöhen von etwa 15 m in einer Stufe nicht zurück. Ja, das vor dem Baubeginne stehende Schiffshebewerk bei Niederfinow am Hohenzollernkanal soll einen beladenen 1000 t-Kahn in sechs Minuten um 36 m — das ist die Höhe eines zehnstöckigen Hauses! — heben und damit an einer Stelle die Arbeit verrichten, zu der bisher eine vierstufige Schleusentreppe diente. Solch gewaltige Abmessungen neuzeitlicher Schleusen und Hebewerke sind ohne weitgehende Verwendung von Maschinen beim Bau sowohl, wie beim späteren Betriebe gar nicht mehr denkbar. Das neuzeitliche Hebewerk für solche Hubhöhen ist im wesentlichen selbst eine Maschine. Vielen wird das Hebewerk Henrichenburg aus eigener Anschauung bekannt sein, und manchem wird schon bei diesem Bauwerke Wirkung und Größe Staunen abgenötigt haben. Ein Menschenalter lang hat es seine Pflicht redlich getan und noch nie versagt; jetzt soll es überholt werden durch ein stärkeres und leistungsfähigeres, und nichts vermag vielleicht den durch die Zeitverhältnisse verursachten Größenunterschied der beiden Werke besser zu veranschaulichen, als wenn sie mit ihren Hauptmaßen: Troglänge mal Trogbreite mal Hubhöhe in

*) Siehe Z. f. B. 11/1927, 499 u. 12/1927, 556.

gleichem Maßstabe nebeneinandergezeichnet werden (Abb. 3). Ein kunstvolles Maschinengetriebe

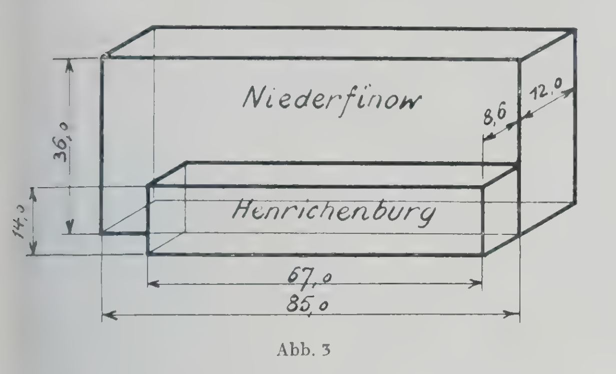


Abb. 3

wird dieses neuzeitliche Hebewerk bewegen und gegen jede Absturzgefahr sichern, soweit Menschenhand dazu überhaupt imstande ist.

Schleusen erfordern bei den heutigen Abmessungen zum Betriebe der Tore, der Schützen zum Füllen und Entleeren der Kammern, des Schiffszuges zum Herein- und Hinausbugsieren der Schiffe, umfangreicher, meist recht verwickelter maschineller Einrichtungen, die ähnlich wie bei den Stellwerken der Eisenbahn von einer Stelle aus bedient werden und in solche Abhängigkeit zu einander gebracht werden müssen, daß einander feindliche Bewegungen ausgeschlossen werden. Welche technische Entwicklung gegenüber dem von Menschenkraft durch eine Schubstange bewegten Torflügel der Zwergschleusen früherer Zeiten!

Auch die Wehre zum Stauen des Wassers, sei es zur Kraftgewinnung, sei es zur Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse, waren früher allereinfachster Art: Nadelwehre, deren Nadeln von Hand gesetzt und gelegt wurden, kleine Schützenwehre mit einfachsten Handwinden usw. Sie werden, wo die Verhältnisse etwas anderes nicht erfordern, auch heute noch gebaut. Was man aber früher nicht kannte und auszuführen sich scheute, das sind ungeteilte Wehröffnungen von 30, 40, 50 m Breite und die Forderung, solche Wehre bei Eis und Hochwasser schnell legen zu können, so daß es ganz aussichtslos wurde, da noch mit Menschenhand den Betrieb durchführen zu wollen. Aus den neuzeitlichen Wehren sind deshalb ebenfalls kunstvolle maschinelle Anlagen geworden.

Schleusen, auch solche mit „Sparbecken", sind erhebliche Wasserfresser, und wenn nicht der Scheitelhaltung durch natürliches Gefälle aus hochgelegenen Wasservorräten — nötigenfalls aus künstlichen Talsperren — Wasser zugeführt werden kann, dann hilft nichts anderes: das herabgelaufene Wasser muß wieder heraufgepumpt werden. Pumpwerke von zum Teil recht ansehnlicher Größe sind dann ein notwendiges Zubehör aller Scheitelhaltungen, die auf andere Weise ihr verlorenes Wasser nicht ersetzen können. Bemerkenswerte Anlagen dieser Art entstehen zur Zeit bei der Schleuse Anderten am Mittellandkanal und an den Schleusen des Kanals Wesel—Datteln. Auch diese Maschinenanlagen haben eine stille, deswegen aber um so lebenswichtigere Aufgabe zu erfüllen, da ohne sie die Schiffahrt bald im wahrsten Sinne „auf dem Trockenen" säße.

Für die Schiffahrttreibenden liegt die Bedeutung der Maschinen, die bisher besprochen wurden, etwas abseits, denn sie stehen jenen Anlagen mehr „passiv" gegenüber; sie werden ihrer Bedeutung meist erst gewahr, wenn jene Anlagen einmal versagen, was allerdings zu seltenen Ausnahmen gehört. Um so mehr aber fühlen sie es am eigenen Leibe, wie tief die Maschine in die Schiffahrt eingedrungen ist und wie sie von Tag zu Tag darin weiter Fuß faßt, wenn es sich um die Maschine zum Schiffsantrieb handelt, sei es nun, daß der Schiffseigner seinen Kahn durch einen anderen schleppen lassen will und muß, oder daß er selbst der Besitzer eines solchen Schleppers ist, oder daß er seinen Kahn selbständig machen und zum „Selbstfahrer" gestalten will.

Die selbstfahrenden Güterschiffe sind bekannt und besonders auf den größeren Strömen im Gebrauch, gegenüber den geschleppten Kähnen aber in der Minderzahl. Solange man einen anderen Antrieb, als den durch Dampfmaschinen nicht kannte, zog man es in der überwiegenden Zahl der Fälle vor, die Schleppkraft in einem Schlepper zu vereinigen und den Kahn durch einen solchen schleppen zu lassen. In erster Linie sind es wohl wirtschaftliche Erwägungen gewesen, die den Kahn nicht mit dem Gewicht, dem Raum und der Bedienung für eine Dampfmaschinenanlage belasten wollten. Als aber Antriebsarten aufkamen, die darin günstiger waren — Sauggasmotor, Elektromotor mit Sammlerbatterien — setzten tastende Versuche der Erweiterung des Eigenantriebes ein; sie kamen aber aus einem Anfangsstadium nie recht heraus. Das änderte sich erst, als der Schwerölmotor auf der Bildfläche erschien, zuerst noch unbeholfen als „Glühhaubenmotor" mit seiner umständlichen und nie ganz ungefährlichen Anwärmung des Glühkopfes und der dadurch bedingten mangelhaften Betriebsbereitschaft, dann als „Bronsmotor" (Deutz), der schon als Vorläufer des heutigen Dieselmotors zu werten ist — seiner Arbeitsweise nach ist er eine Abart eines solchen —, dann als Dieselmotor mit Preßlufteinspritzung des Brennstoffes. Die Entwicklung nahm aber erst einen rascheren Verlauf, als der „kompressorlose" Dieselmotor gefunden und auf den Markt gebracht worden war. Dieser beherrscht heute beim Neubau von Selbstfahrern das Feld und bietet einen starken Anreiz, die Lastkähne mehr und mehr von fremder Schlepphilfe unabhängig zu machen.

Zur Zeit ringen noch zwei Arbeitsweisen des Dieselmotors um den Sieg: der Viertakt und der Zweitakt, in der Seeschiffahrt auch noch der doppeltwirkende Zweitakt. Beim Viertakt ist von vier Kolbenhüben nur einer ein Arbeitshub; die anderen Hübe dienen der Vorbereitung des Arbeitshubes. Beim Zweitaktmotor ist schon jeder zweite Hub ein Arbeitshub. Das bedeutet, daß ein Zweitaktmotor für dieselbe Leistung kleiner, leichter und damit in den meisten Fällen auch billiger gebaut werden kann, als der Viertaktmotor, zumal da auch sein Aufbau bedeutend ein-

facher ist. Er ist ihm zwar im Brennstoffverbrauch unterlegen, da beim Zweitaktverfahren der Arbeitsvorgang nicht ganz so zwangläufig durchgeführt werden kann, wie beim Viertaktmotor; immerhin aber sind die Zweitaktmotoren auf eine so beachtenswerte Höhe gebracht worden, daß heute nicht mit Sicherheit gesagt werden kann, ob der Viertaktmotor sich behaupten wird oder dem Zweitaktmotor in naher Zukunft wird weichen müssen. Der doppeltwirkende Zweitakt hat sich bis heute nur in großen Einheiten für die Seeschiffahrt durchbilden lassen und kommt für die Binnenschiffahrt einstweilen nicht in Frage.

Güterschiffe mit Dampfantrieb stehen wohl auf dem Aussterbeetat. Neue Schiffe werden anders, als mit Dieselmotoren kaum noch gebaut, und die noch vorhandenen Dampfmaschinen werden, wenn sie oder ihre Kessel altersschwach werden sollten, wohl auch dem Motor Platz machen müssen. Die letzten, mir bekannt gewordenen Neubauten von Güterschiffen auf dem Rhein und der Donau waren jedenfalls Motorschiffe.

Eine besondere Art der Güterschiffe sind die Tank- oder Kastenschiffe zum Transport von Flüssigkeiten, meist Brennstoffen. Gerade für diese Schiffe ist der Dieselmotor die gegebene Antriebskraft, da er allein den Forderungen der Wirtschaftlichkeit und der Feuersicherheit zugleich in glücklichster Weise Rechnung trägt. Ohne den Dieselmotor wäre das Tankschiff als Selbstfahrer nicht denkbar, polizeilich auch gar nicht zugelassen. Es ist daher verständlich, daß Tankschiffe als Selbstfahrer sich erst in neuerer Zeit zu entwickeln beginnen.

Vielfach ist versucht worden, vorhandene Schleppkähne durch den Einbau eines Motors zu Selbstfahrern zu machen. Erfolg haben solche Versuche nur in Ausnahmefällen, denn die Schleppkähne sind in ihrer Form dazu meist wenig geeignet. Eine Schiffsschraube erfordert eine bestimmte Gestalt des Hinterschiffes, wenn sie nicht in ihrer Wirkung sehr stark beeinträchtigt werden soll. Meist müßte daher mit dem Einbau des Motors auch das Hinterschiff ganz umgebaut werden, und die Kosten dafür wiegen den Nutzen durch den Motor in der Regel nicht auf. Auch verliert jeder Kahn durch solchen Einbau oder gar Umbau an Laderaum und nutzbarer Tragfähigkeit, d. h. an Wettbewerbsfähigkeit.

Deshalb verdienen neuere Vorschläge Beachtung, die die Treibkraft für Lastkähne nicht in den Kahn, sondern aus ihm heraus in ein besonderes kleines Schiffchen legen, das je nach Bedarf am Bug oder Heck des Kahnes festgemacht wird und diesen zieht oder schiebt. Diese unter dem Namen „Wasser-Traktor" in den Handel gebrachten Antriebe für Lastkähne haben vielleicht eine Zukunft, da sie billig herstellbar sind, den Kahn von jeder Schlepphilfe unabhängig machen und während der Lösch- und Ladezeiten des Kahnes für andere Zwecke benutzt werden können. Die „Wasser-Diesel-Traktoren" der Deutschen W. D. Tr. G. m. b. H. Hamburg werden in zwei Größen gebaut, deren eine für das Elbe—Odergebiet etwa 48 Pfennig Betriebskosten für die Stunde verursachen soll, während ein größerer Typ für den Dortmund—Emskanal mit 70 Pfennig je Stunde Verbrauch angegeben wird. Zum Betriebe dient Petroleum, Gasöl oder dergl. Aehnlich ist der Vorschlag von Dr. Herm. Borck-Berlin, der dem Propellerantrieb für diese Traktoren besondere Aufmerksamkeit gewidmet hat. Beiden Vorschlägen gemeinsam ist es, daß der Traktor unbemannt bleibt und vom Steuerstande des Kahnes aus angelassen und geregelt wird. Für kleine Fahrzeuge hat die Apparatebauanstalt Hans Bergmann-Charlottenburg eine Art Traktor herausgebracht, der an Stelle eines Außenbordmotors an jedes Fahrzeug angehängt werden kann und dieses zum Selbstfahrer macht.

Die Personenschiffahrt hat von der Dampfmaschine Gebrauch gemacht, solange diese besteht. Trotz aller Verbesserungen kann die Dampfmaschine in der Ausnutzung der Wärme mit dem Dieselmotor nicht Schritt halten. Selbst wenn man den großen und stark schwankenden Preisunterschied zwischen Kohle und Dieselöl in Rechnung zieht, der sehr zugunsten der Kohle ausschlägt, so sind die Betriebskosten doch erst bei großen Einheiten, wie sie in der Binnenschiffahrt kaum jemals vorkommen werden, einander anzunähern. Zwar ruhen die Anhänger der Dampfkraft nicht, und im Wettbewerb mit den Dieselmotoren ist viel geschehen, um den Kohlenverbrauch immer mehr zu senken — Ueberhitzung des Dampfes, Vorwärmung des Speisewassers, Erhöhung des Kesseldruckes, mechanische Verbesserung der Dampfmaschine, Saugzug für den Kessel, Verbesserung des Schraubenwirkungsgrades, usw. usw. —, aber der Dieselmotor geht unaufhaltsam seinen Weg, denn auch er steht in der Entwicklung nicht still.

In der Personenschiffahrt gilt mehr als in der Frachtschiffahrt der Grundsatz: Zeit ist Geld. Daher ist mit der Einführung des Motors, dessen Leistung trotz kleiner Abmessungen erstaunlich gesteigert worden ist, auch das Bestreben verbunden, die Fahrgeschwindigkeit über das bisher in der Binnenschiffahrt übliche Maß hinaus wesentlich zu steigern. Geschwindigkeiten von 12 oder 15 km in der Stunde genügen heutigen Ansprüchen nicht mehr, und wenn man auf beengten, verkehrsreichen Kanälen oder sonstigen Wasserstraßen auch nicht einmal diese geringe Geschwindigkeit zulassen kann, ohne den allgemeinen Verkehr zu gefährden, so liegen auf breiten, offenen Strömen doch solche Hindernisse nicht vor. Es entspricht daher nur der Zeit und der Entwicklung des Motors, wenn heute Personenschiffe gebaut werden, die 50 bis 60 km in der Stunde laufen, also Personenzuggeschwindigkeit erreichen. Bei solchen Geschwindigkeiten kommt man allerdings mit der bisher üblichen Verdrängerschiffsform wegen ihres großen Wasserwiderstandes nicht aus, sondern man muß den Schiffskörper als „Gleitboot" bauen, das sich unter Drachenwirkung um so mehr aus dem Wasser hebt und nur darüber hingleitet, je größer die Fahrgeschwindigkeit ist. Auch die Wasserschraube ist für solche Fahrgeschwindigkeiten bei größeren Fahrzeugen nicht mehr brauchbar. Man wählt dann die vom Flugzeug her bekannte Luft-

schraube als Antrieb. Das Großgleitboot für die Strecke Schandau—Dresden faßt 50 Personen und wird durch einen 300-pferdigen Sechszylindermotor mit Luftschraube angetrieben[1]). Das Ausland geht noch weiter. Die Werft von Lürssen hat für Südamerika ein Boot gebaut, das für 14 Personen bestimmt ist und durch einen 250-pferdigen Motor mit Luftschraube angetrieben 75 km in der Stunde läuft[2]). Große Fahrgeschwindigkeit auf dazu geeigneten Wasserstraßen bereitet also der heutigen Technik keine Schwierigkeiten. Im Einzelfalle bleibt nur zu prüfen, ob der Betriebskostenaufwand zu der Nutzleistung in angemessenem Verhältnis bleibt, oder ob andere Verkehrsmittel — Eisenbahn, Kraftwagen, Flugzeug — nicht dasselbe billiger leisten.

Bei Sportbooten geht die Geschwindigkeit allem anderen voran. Die heutige Motorentechnik ist allen etwa zu stellenden Ansprüchen gewachsen, um so mehr, als für solche Zwecke Wirtschaftlichkeitsrechnungen nicht entscheidend mitsprechen.

Bei weitem überwiegt in der Binnenschiffahrt noch der geschleppte Lastkahn, denn nach der neuesten abgeschlossenen Statistik[3]) stehen in der deutschen Binnenflotte 19 394 Schiffen ohne eigene Triebkraft mit zusammen 6,66 Millionen Tonnen Tragfähigkeit nur 791 Frachtschiffe mit eigener Triebkraft und zusammen 0,174 Millionen Tonnen Tragfähigkeit gegenüber; das sind der Zahl nach nur 4,1%, der Tragfähigkeit nach nur 2,6% für Schiffe mit eigener Triebkraft. Deshalb ist die Flotte der Schlepper heute für die Binnenschiffahrt noch von hervorragender Bedeutung. Sie umfaßt nach derselben Statistik 2 236 Schleppfahrzeuge mit zusammen 493 000 PS, im Mittel 221 PS. Dieser Mittelwert wird von den großen Schleppern am Rhein weit übertroffen, wie ja deren Entwicklung die bemerkenswerteste von allen Stromgebieten ist[4]). Der erste deutsche Großschleppbetrieb auf dem Rhein nahm 1841 den Dienst auf mit Dampfern, die bei 2 at Kesseldruck 300 PS entwickelten und 500 t Anhang bei einem Kohlenverbrauch von 2,5 bis 3 kg für die PSi-Stunde zogen. Die heutigen Raddampfer leisten 2000 PSi, arbeiten mit 16 at Kesseldruck, schleppen einen Anhang von 7000 t und verbrauchen dabei nur 0,65 kg Kohle für die PSi-Stunde. Die Tonne des Schleppanhanges war also damals mit 1,80 kg Kohle für die Stunde Schleppzeit belastet und ist es heute nur noch mit 0,19 kg, d. h. etwa nur dem zehnten Teil. Und dennoch wird sich die Dampfmaschine auch für den Schleppbetrieb gegenüber dem Dieselmotor auf die Dauer wohl kaum halten können. Sie hat zwar den Vorsprung langjähriger ruhiger Entwicklung für sich, auch den Vorteil, daß die für den Rhein mit seinen wechselnden Wassertiefen wirkungsvolleren Radantriebe (die Raddampfer geben 8 bis 10 kg Trossenzug für jede PSi, die Schraubendampfer nur etwa 7,5 kg!) der Dampfmaschine besser angepaßt sind, als dem schneller laufenden Motor, doch hat der deutsche Motorenbau es verstanden, diese Schwierigkeiten zu überwinden, und durch gut durchgebildete mechanische oder hydraulische Zwischengetriebe von schnell laufenden Dieselmotoren selbst recht langsam laufende große und schwere Heckräder anzutreiben, wie sie in dem neuen Lloydantriebe für Binnenschiffe verwendet werden[5]). Beim Schlepper kämpfen daher zur Zeit mehr noch als beim Selbstfahrer, die Dampfmaschine und der Dieselmotor, dieser ebenfalls als Vier- oder Zweitaktmotor, um den Sieg. Es war daher eine ungemein dankenswerte Aufgabe, der sich Herr Oberingenieur Zilcher-Duisburg gemeinsam mit Werften und Versuchsanstalt unterzog, um auf ganz gleicher Basis für die Bedürfnisse des Rheins zu ermitteln, welche von allen Zusammenstellungen: Kolbendampfmaschine, Dampfturbine, Dieselmotor, Zwei-, Drei-, Vierwellenschiff, Seitenradschiff, Lloydantrieb die wirtschaftlich günstigste sei. Er hat über die Ergebnisse der Untersuchung in der 6. Hauptversammlung der Gesellschaft der Freunde und Förderer der Hamburgischen Schiffbau-Versuchsanstalt ausführlich berichtet[6]), wofür alle Schiffahrtskreise ihm aufrichtig dankbar sein können. Da die Zahlentafel, in der er die Ergebnisse mitteilt, den Ueberblick etwas erschwert, so ist in Abb. 4

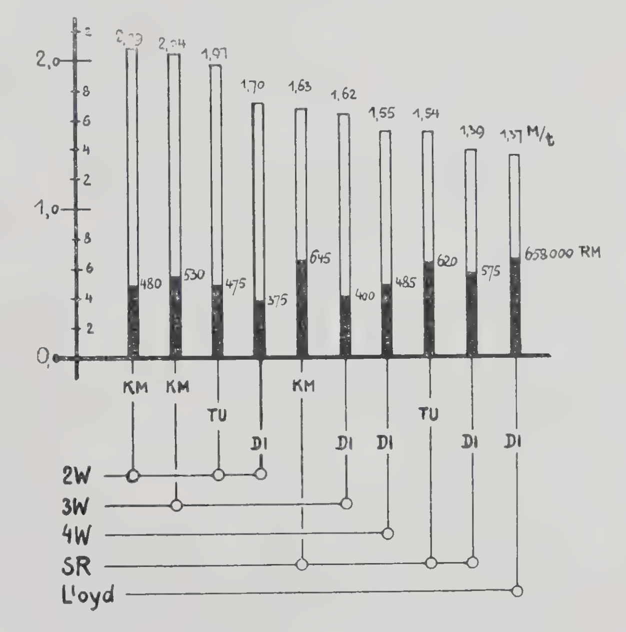


Abb. 4

das Wichtigste zeichnerisch dargestellt worden. Es bedeutet KM Kolbendampfmaschine, TU Dampfturbine, DI Dieselmotor, 2W, 3W 4W Zwei-, Drei-, Vierwellenmaschinen, SR Seitenradschiffe, Lloyd Lloydantrieb. Die Zahlen oben geben an, mit welchen Betriebsselbstkosten (Löhne, Brennstoff, Ausbesserungen, Geschäftskosten) eine Tonne Anhang von Ruhrort nach Mannheim gefördert werden kann, wobei einheitlich angenommen ist, daß alle

1) Zeitschrift für Binnenschiffahrt 1926 Nr. 4.
2) Schiffbau 1926, Heft 17, Seite 510.
3) „Der Bestand der deutschen Binnenflotte am Ende des Jahres 1926". Wirtschaft und Statistik 1927. S. 780.
4) Dr. W. Schmitz: 50 Jahre Rhein-Verkehrs-Politik (1927).

5) „Der neue Lloydantrieb für Binnenschiffe" von Reg. und Baurat Dr. Ing. Teubert-Mannheim, Schiffbau XXV Nr. 26, s. a. Werft, Reederei, Hafen 1924, Heft 19.
6) Werft, Reederei, Hafen 1927, Heft 24 Seite 556 und ff.

verglichenen Schlepper 1,30 Meter Tiefgang haben, 2,50 m Wassertiefe finden, 5000 t im Anhang haben, daß Kohlen 22 M/t, Oel 128 M/t kosten, und daß der Baupreis mit 5% verzinst und mit 7,5% abgeschrieben werden soll. Die Zahlen an den schwarzen Felderenden bedeuten den Anschaffungspreis des Schleppers in je tausend Reichsmark bei einer Preisstellung von 145 M für die Tonne Schiffsblech, 170 M für die Tonne Kesselblech. Als Beispiel, wie die Darstellung zu verstehen ist, sei herausgegriffen, daß das Seitenradschiff mit Turbinenantrieb (Maschinenstärke ist für alle Schiffe gleich groß zu 1085 PS angenommen!) 620 000 RM kostet und die Tonne Anhang von Ruhrort nach Mannheim im Jahresdurchschnitt für 1,54 RM Schleppselbstkosten befördert. Die starke Ueberlegenheit des Dieselantriebes besonders gegenüber der Kolbendampfmaschine ist augenfällig und wird sich trotz der im allgemeinen höheren Anschaffungskosten des Dieselschiffes wohl unaufhaltsam durchsetzen. Auch diese Darstellung läßt erkennen, daß für den Rhein das Radschiff den Schraubenschiffen überlegen ist.

Im beengten Fahrwasser, besonders auf Kanälen, ist der Radantrieb unbequem, da die weit ausladenden Radkästen besonders die Begegnung von Schleppzügen erschweren. Da aber meist Wassertiefe genug zur Verfügung steht, wenigstens für die auf den strömungslosen Kanälen erforderliche geringe Schleppkraft und Maschinenleistung, so hat sich dort der Schraubenschlepper eingebürgert und bis heute behauptet. Aber auch er muß sich von der Dampfmaschine auf den Dieselmotor umstellen, wenn er nicht von der Zeit überholt und wirtschaftlich überflügelt werden will. Vergleichende Versuche sind auch hier für alle Schiffahrttreibenden von großem Werte, und es sei daher auf die Ergebnisse solcher Vergleichsversuche verwiesen, die die Reichswasserstraßenverwaltung auf den westdeutschen Kanälen unter ganz gleichen Bedingungen mit je fünf Schleppern, und zwar mit Dampfschleppern von F. Schichau aus dem Jahre 1913 und von den Deutschen Werken aus dem Jahre 1923 und mit Motorschleppern von Janssen & Schmilinsky aus dem Jahre 1925 angestellt hat[7]). Jedes dieser Fahrzeuge entsprach zur Zeit des Baus dem damaligen höchsten Stande der Technik, und doch stehen die Betriebskosten dieser drei Schlepper — auf gleiche Basis bezogen, Kohle 27,30 M frei Bord, Gasöl 13 RM/100 kg einschl. Steuer — in obiger Reihenfolge zu einander wie 134 : 118 : 100, ein Beweis für den technischen Fortschritt innerhalb von nur 12 Jahren.

Es ist nicht ohne Interesse, daß Herr Dr. Ing. Commentz-Hamburg für eine Vereinigung von Seitenrädern und Schraubenantrieb eintritt[8]). Er verspricht sich davon einen Gewinn von 25% Maschinenleistung, besonders wenn Kolbenmaschinen für die Seitenräder mit Abdampfturbinen für die (nicht umsteuerbaren) Schrauben verbunden werden. Vielleicht könnte dann die Bauer-Wach-Turbine, die anscheinend im Begriffe ist, sich in der Seeschiffahrt eine geachtete Stellung zu erringen, auch in die Binnenschiffahrt ihren Einzug halten, natürlich nur für die größten der in Betracht kommenden Schlepper.

Alle Schlepper haben einen verhältnismäßig geringen Wirkungsgrad, da sie sich auf das bewegliche, nachgebende Wasser stützen. Die kleinen, etwa 150-pferdigen Monopol-Kanal-Schlepper geben bei 4,1 km/Std. Schleppgeschwindigkeit einen Trossenzug von etwa 15 kg für eine indizierte Pferdestärke, was einem Wirkungsgrade von nur etwa 23% entspricht.

Die Treidelei von fester Bahn ist dem Schleppen durch ein schwimmendes, frei fahrendes Fahrzeug überlegen, denn sie kann Wirkungsgrade von 70% und darüber erreichen, vorausgesetzt, daß durch die Verluste bei der Energiezufuhr — es kommt wohl nur elektrischer Antrieb dafür in Frage — oder durch den Strompreis der Gewinn nicht wieder zunichte gemacht wird. Am Teltowkanal hat man die Ufertreidelei mit elektrischen Treidellokomotiven eingerichtet, und ähnlich werden die Kähne an der Schleusentreppe in Niederfinow durch Treidellokomotiven von Haltung zu Haltung gebracht. Man kommt bei solchen Treidellokomotiven mit einer Maschinenleistung von 30 PS etwa ebensoweit, wie mit einem Schleppdampfer oder Motorschlepper von 150 PS. In jedem Falle wird daher bei Einrichtung eines Schleppbetriebes für lange Strecken zu untersuchen sein, ob die Treidelei vom Wasser oder vom Lande her betrieblich und wirtschaftlich besser sei. Es hat nicht an Vorschlägen gefehlt, die das Treideln von fester Bahn nicht durch Lokomotiven auf dem Leinpfade, sondern auf andere Weise besorgen wollen. In der Oeffentlichkeit sind schon eingehend behandelt worden die Vorschläge von Ober- und Geh. Baurat i. R. Richard Koß, der eine biegsame, seitlich verankerte Schiene in das Wasser auf den Grund legen will, und die von Regierungs-Baumeister a. D. Müller[9]), der eine doppelte Fahrbahn nach Art der Elberfelder Schwebebahn mitten über das Wasser legen will. Bei beiden zieht sich eine Schleppkatze an der Schienenbahn entlang, bei Koß eine solche in Form eines kleinen Schleppschiffchens, bei Müller eine Hängekatze ähnlich der sonst bei elektrischen Hängebahnen üblichen. Nach beiden Methoden sind Vorversuche angestellt worden, bei der nach Müller sogar in sehr erheblichem Umfange und unter großem Kostenaufwande der daran interessierten Kreise. Im Reichsverkehrsministerium hat man beide Vorschläge aufmerksam verfolgt; man verkennt dort durchaus nicht die Bedeutung und die Tragweite der Gedanken. Trotzdem wird weder die eine noch die andere der beiden Erfindungen für reif erachtet, um danach den ungemein kostspieligen Versuch im großen vorschlagen und verantworten zu

[7]) „Fünf Monopol-Motorschlepper des Staatlichen Schleppmonopols" von Reg.-Baurat Foß-Minden, Werft. Reederei. Hafen 1926. Heft 18 und 19. s. a. Z. d. V. d. Ing. 1927 Seite 9.

[8]) Zeitschr. f. Binnenschiffahrt 1927, S. 421.

[9]) Richard Koß, Ober- und Geheimer Baurat i. R. „Die Wassereisenbahn, ein Schleppsystem auf Kanälen und Flüssen ohne Inanspruchnahme der Ufer", Verlag Walter de Gruyter, Berlin und Leipzig, 1927.
Arthur H. Müller, Regierungsbaumeister a. D.: „Die Treidelschwebebahn. Das Schleppmittel der Zukunft auf Binnenwasserstraßen". Verlag Boysen & Maasch-Hamburg, 1927.
Vgl. auch: Zeitsch. für Binnenschiffahrt 1926, Heft 7, 8, 9, 10.
Besprechung beider durch Hubert Engels, s. Zeitschrift für Binnenschiffahrt 1927 Heft 12, Seite 571.



Abb. 5. Raupenschlepper mit einem Schleppzuge von rd. 1 400 t Nutzlast. (Der Dampfer fährt leer vorher)

können. Bei dem Koßschen Vorschlage ist vor allem die Unzulänglichkeit der Fahrschiene bedenklich und die Schwierigkeit, sie so zu verankern, daß die empfindlichen Kanalbetten und -böschungen nicht angegriffen werden; bei Müller sind als unzureichend eingeschätzt die Anlagekosten, die für den Betrieb zu befürchtenden Störungen und vor allem der ungeheuerliche Unterhaltungsgegenstand zu beanstanden, mit dem die Betriebsbehörde sich in Form der hunderte von Kilometer langen, Witterung und Zufälligkeiten aller Art ausgesetzten „Schwebebahn" belasten müßte. So gut der Gedanke an sich auch scheinen mag, so bedeutet er zwar auf einer Seite einen technischen Fortschritt, auf der anderen aber auch wieder eine unerträgliche Belastung und Unsicherheit des Betriebes. Beide Gedanken sind daher von der Behörde nicht weiter verfolgt worden; die Ufertreidelei mit Lokomotiven oder, nach neueren aussichtsreichen Versuchen mit Raupenschleppern (Abb. 5) ist langjährig erprobt oder mit geringen Kosten in kurzer Zeit zu erproben; sie hat sich selbst in dem mit Industrie dicht durchsetzten Gebiete des Teltowkanals seit einem Menschenalter bewährt, und es liegt kaum Anlaß dazu vor, anderen Gedanken, und wenn sie noch so bestechend erscheinen mögen, nachzugehen, wenn ihre Ueberlegenheit nicht außer allem Zweifel steht.

Was sonst noch an Vorschlägen für die Treidelei gemacht worden ist, hält ernstlicher Untersuchung nicht stand.

Es hieße der Maschine Unrecht tun, wenn ich ihrer zum Schluß nicht noch wenigstens mit einigen Worten gedenken wollte, soweit sie dem Güterumschlage dient. Die ungemein große Vielseitigkeit der dort sich bietenden Anlagen gestattet es nicht, die eine oder andere auch nur wahlweise herauszugreifen. Interessenten seien auf die Fachliteratur verwiesen[10]). Die Technik der Umschlagseinrichtungen ist heute so weit entwickelt, daß man nicht mehr zu fragen braucht: „Was leisten sie?", sondern fragen kann: „Für welche Leistung sind sie einzurichten?" Sie sind bisher allen Ansprüchen gerecht geworden und deutsche Technik wird es stets verstehen, die Umschlageinrichtungen dem Verkehr anzupassen. So viel aber kann gesagt werden, daß auch in den Umschlagseinrichtungen die Maschine ihre Bedeutung für die Binnenschiffahrt in sinnfälligster Weise und täglich erneut allen vor Augen führt, die sich mit der Schiffahrt beschäftigen.

In kurzen Zügen habe ich zu skizzieren versucht, welche Bedeutung die Maschine für die heutige Schiffahrt hat. Wer sich etwa heute noch versperren wollte gegen sie und gegen ihre unaufhaltsam fortschreitende Entwicklung, der würde bald zu fühlen bekommen, daß die Zeit über ihn hinweggeilt und daß er mit veraltetem, nicht mehr wettbewerbsfähigem Geräte auf der Strecke bleibt. Niemand kann sich der Bedeutung und der Wirkung der Maschine in der Schiffahrt entziehen: sie ist nicht Anhängsel, sondern ihr Rückgrat.

[10]) Als wichtigste Veröffentlichungen der neueren Zeit seien genannt:
Buhle: „Neuerungen im Bau von deutschen Umschlaganlagen". Bautechnik 1924, S. 125.
derselbe: „Neuere Bauarten von Selbstentladern und Kippern". Bautechnik 1925, S. 522.
Meves-Duisburg: „Die Entwicklung der Krane für den Umschlag von Massengütern". Eisenbau (Beiblatt zu Schiffbau) 1927 Nr. 23 Seite 89.
Weicken-Berlin: „Kohlenentladen aus Eisenbahnwagen". Der Werksleiter, 1927, Heft 20 Seite 518.
Auch als eingehendere Abhandlung im Beuth-Verlage, Berlin erschienen (1927).

Ein Bund zur Erneuerung des Reiches

In der Berliner Industrie- und Handelskammer ist am 7. Januar 1928 im Beisein von etwa 100 führenden Persönlichkeiten aus Politik und Wirtschaft von allen Teilen des Reiches der Bund zur Erneuerung des Reiches konstituiert worden. In einem Aufruf an die Oeffentlichkeit werden die Aufgaben dieses Bundes in erster Linie dahin gekennzeichnet, daß unter Ausschaltung jeder parteipolitischen Richtung oder berufsständischen Einstellung der Bund an der Beseitigung der starken inneren Reibungen, unter denen nicht nur das Verhältnis zwischen dem Reich und den Ländern, sondern das ganze öffentliche Leben in Deutschland seit langem leidet, mitarbeiten wolle. Der frühere Reichskanzler Dr. Luther, der einstimmig zum Vorsitzenden des Bundes gewählt wurde, äußerte sich in der Gründungsversammlung über die wirtschaftlichen Auswirkungen, die die Bestrebungen des Bundes u. a. zeitigen sollten, dahin, daß für alle Zweige der Wirtschaft eine starke Entlastung notwendig sei, um die Ausfuhrfähigkeit zu erhöhen. Hinsichtlich einer durchgreifenden Verbesserung der Reichsorganisation wolle der Bund versuchen, die z. T. sehr beachtlichen Einzelpläne, die in ihrer Vereinzelung leicht ohne Erfolg verpuffen könnten, in gemeinsamer Arbeit zusammenzufassen. Es soll versucht werden, die Erledigung der Reformfragen für Reichsregierung und Reichstag auf normalem gesetzgeberischem Wege zu erleichtern. Der Aufruf des Bundes weist außer den Namen der vorläufigen Vorstandsmitglieder (Graf Bernstorff, von Flemming, Horion, Henne, Dr. Jänecke, Dr. Hans Luther, Dr. Carl Petersen, Reusch, Graf v. Rödern und v. Wilmowsky) Namen bedeutender Wirtschaftler auf.

Auch der Präsident des Reichsausschusses der deutschen Binnenschiffahrt und 1. Vorsitzende des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V., Generaldirektor Dr. h. c. Franz Ott, Köln, ist unter den Namen zu finden.

*

So wünschenswert es ist, das „die z. T. sehr beachtlichen Einzelpläne in gemeinsamer Arbeit zusammengefaßt werden", — die Schaffung bezw. Durchbildung der Reichswasserstraßenverwaltung wird und muß noch vor dieser Zusammenfassung, die wohl nicht ohne Schwierigkeiten vor sich gehen wird, sich durchsetzen.

Die Vorwärtsbewegung des Schiffes auf künstlichen Wasserstraßen

Von Arth. H. Müller,
Reg.-Baumeister a. D., Hamburg

Wohl auf keinem Verkehrswege gibt es eine solche Fülle von verschiedenartigsten Fortbewegungsmitteln wie auf Binnenwasserstraßen. Sehen wir von den primitivsten Mitteln des Ruderns, Segelns, Schleppens mit Menschen- oder Tierkraft ab und betrachten wir nur die maschinellen Arten der Vorwärtsbewegung, so finden wir zunächst einen grundsätzlichen Unterschied zwischen den Arten der Vorwärtsbewegung, bei denen der Bewegungswiderstand des Schiffes auf das Wasser, und solchen, bei denen er auf den festen Boden oder auf eine mit dem Boden in fester Verbindung stehende künstliche Bahn übertragen wird. Wir wollen die erstere Art der Vorwärtsbewegung als Wassertrieb bezeichnen, während für die zweite Art der Ausdruck „Landtrieb" oder „Treidelei" angewendet werden soll.

In der ersten Gruppe unterscheiden wir weiter zwischen Rad- und Schraubenschiffen, ferner unter diesen wieder je nach Lage und Zahl der Räder und Schrauben. In der zweiten Gruppe ist zu unterscheiden nach der Art der Zugbahn (Erdboden, Gleis, Einzelschiene, Zahnstange, Seil usw.) und nach ihrer Lage (am Ufer, auf dem Ufer, über dem Ufer, über dem Fahrwasser, auf der Sohle des Wasserweges). Je nach der Art der Treidelbahn ist auch die Uebertragung der Zugkraft verschieden (Adhäsion durch Wirkung des Gewichts oder künstlichen Anpressungsdruck, Verzahnung). Und endlich ist bei allen Arten noch zu unterscheiden nach den Antriebsmaschinenarten z. B. Dampfmaschinen, Verbrennungs- (Schweröl- und Leichtöl-) Motore und Elektromotore.

Diese außerordentliche Vielgestaltigkeit der Triebmittel ist nun nicht bloß begründet durch die Anpassung an den jeweiligen Zweck und die örtlichen Verhältnisse, sondern sie ist auch dadurch entstanden, daß es außerordentlich schwierig ist, Spreu und Weizen zu trennen und das Beste herauszufinden. Zu viele Faktoren sind es, die die Wahl des Triebmittels beeinflussen. Neben der Wirtschaftlichkeit, die natürlich die Hauptrolle spielt, die aber außerordentlich schwer zahlenmäßig zu erfassen ist, sind beispielsweise folgende Punkte von Einfluß: die Einfachheit und Betriebssicherheit der Maschine, die Art und Größe des Schiffes und sein Transportzweck, die Länge und Art des Wasserweges, die Sicherheit der Navigierung des Schiffes, Rauch-, Ruß-, Geräusch-, Geruchsbelästigung (durch Schwerölmotore) usw.

Es ist kein Wunder, wenn bei solcher Unsicherheit, welches Triebmittel nun eigentlich das geeignetste ist, ständig neue Vorschläge und Erfindungen auftauchen, die stets für sich in Anspruch nehmen, einen Fortschritt darzustellen. Darum lohnt es, zunächst einmal auf die generellen Vorteile und Nachteile aller dieser verschiedenen Antriebsmittel hinzuweisen, um auch den breiten Kreisen der Schiffahrtsinteressenten den Blick zu schärfen für das, was überlebt und das, was wirklich vorteilhaft ist. Diesem Zweck sollen die folgenden Zeilen dienen. Wir wollen uns dabei beschränken auf die Bedürfnisse der Kanalschiffahrt und setzen die einzelnen zum Vergleich herangezogenen Triebmittel an sich als bekannt voraus[1]).

Wassertrieb oder Landtrieb.

Das Triebmittel hat die Aufgabe, den Bewegungswiderstand des Schiffes zu überwinden. Der Bewegungswiderstand des Schiffes ist dabei von der Wahl des Triebmittels im allgemeinen unabhängig, es sei denn, daß das zu schleppende Schiff beispielsweise zu dicht hinter dem Schleppschiff fährt und unter dem Einfluß des Schraubenstromes steht oder daß, wie bei der Ufertreidelei, die Zugrichtung nicht mit der Bewegungsrichtung des Schiffes zusammenfällt, sodaß das Schiff in Gierstellung gebracht werden muß.

Das Triebmittel, das diesen Bewegungswiderstand überwindet, übt nun seinerseits eine Reaktion aus, die der Größe des Bewegungswiderstandes entspricht. Wird diese Reaktion durch Schraube oder Rad auf das Wasser, also ein verhältnismäßig dünnes Medium, übertragen, so stellt sich bei dieser Uebertragung ein Schlupf ein, d. h. das weiche Medium Wasser weicht unter dem Druck des Schraubenflügels oder Schaufelrades aus. Dieses ist die eine Quelle des schlechten Wirkungsgrades aller im Wasser arbeitenden Schleppmittel gegenüber den Schleppmitteln, die ihre Reaktion auf dem festen Boden oder auf einer mit dem festen Boden in Verbindung stehenden Bahn finden. Der Schlupf läßt sich nun verringern, wenn man die Druckfläche möglichst groß macht, also möglichst große und viele Schrauben oder Räder anordnet und die Wasserschichten, auf die sich das Triebmittel stützt, schnell wechselt, d. h. schnell fährt. Größe und Zahl der Propeller sowie die Fahrgeschwindigkeit liegen bei der Kanalschiffahrt jedoch hauptsächlich aus wirtschaftlichen Gründen in engen Grenzen fest. Auch hat ihre Vergrößerung den Nachteil, daß dann in erhöhtem Maße Reibungen des

[1]) Zur allg. Unterrichtung dienen die bekannten Nachschlagewerke des Wasserbaues, sowie O. Teubert „Binnenschiffahrt" II. Teil, Verlag Wilh. Engelmann, Leipzig, Rothe „Der Schiffszug auf Wasserstraßen" Verlag Wilh. Ernst & Sohn, Berlin. Außerdem der in Z. f. B. 10/1926 abgedruckte Vortrag des Verfassers, ferner seine Schrift „Die Treidelschwebebahn" Verlag Boysen & Maasch, Hamburg, und endlich Koß „Die Wassereisenbahn", Verlag W. de Gruyter & Co., Leipzig und Berlin.

Triebmittels auf dem Wasser entstehen. Darin aber liegt die zweite Quelle des Wirkungsverlustes. Eine dritte endlich liegt in den Strömungserscheinungen begründet, die sich bei der Vorwärtsbewegung am Heck des Triebfahrzeuges bilden. Diese Strömungen treten besonders stark in Erscheinung im engen Fahrwasser, daher ist auch der Nutzeffekt eines solchen Schleppmittels hier besonders gering. **Im Durchschnitt werden bei Kanalschleppern nur 20% der Dampf- oder Motorenergie in Schleppkraft umgesetzt.** Von den übrigen 80% wird ein kleiner Teil als Reibungsarbeit in der Maschine verzehrt und weitaus der größte Teil in Wirbelung und Strömung des Wassers verwandelt. In ungünstig geformten Kanälen und bei besonders stark belasteten Schleppern sinkt der Nutzeffekt sogar manchmal noch weit unter 20%, während er andererseits bei schnellfahrenden, schnittig gebauten Schiffen wie beispielsweise Eildampfern auch auf Kanälen bis auf 30—35% steigen kann. Verglichen mit Seedampfern, die sich in einem unendlich großen Wasserquerschnitt bewegen und vielfach über

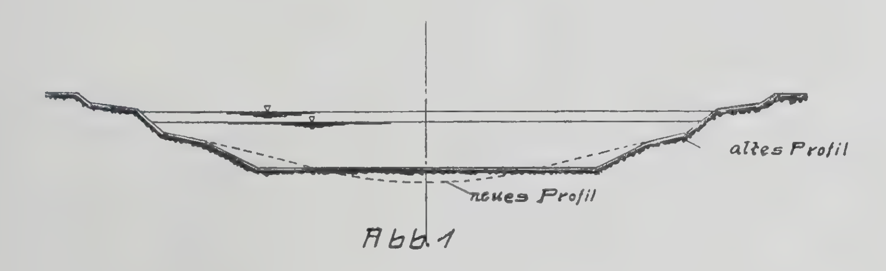


Abb. 1

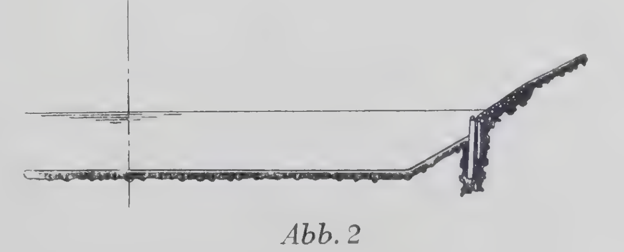
60% Propellerwirkungsgrad erreichen, ist die Ausnutzung der erzeugten Energie auf Kanälen also in jedem Falle außerordentlich bescheiden.

Bei der großen Bedeutung, die diesem Umstand innewohnt, hat es natürlich an Versuchen, den Wirkungsgrad der Wassertriebmittel zu verbessern, nicht gefehlt. Ueber eine Hebung des Wirkungsgrades um wenige Prozente ist man jedoch bisher nicht hinausgekommen, sodaß man wohl die Hoffnung fallen lassen muß, auf diesem Wege noch wesentliche Fortschritte zu erreichen.

Der schlechte Nutzeffekt der Wassertriebmittel bedingt nun nicht bloß die Verwendung einer verhältnismäßig sehr starken Antriebsmaschine, sondern zeitigt auch außerordentlich nachteilige Rückwirkungen in Bezug auf die Wasserstraße selbst. Der Schraubenwirbel erfaßt auch die Sohle des Kanals und führt zu Austiefungen in der Hauptfahrrinne, also der Mitte des Kanals, und zu Ablagerungen der aufgewirbelten Bodenmengen an den Böschungen des Kanals. Deutlich zeigen sich diese Wirkungen in dem in der Abb. 1 dargestellten Profil des Dortmund—Ems-Kanals. Diese Ablagerungen an den Seiten sind, wie ohne weiteres zu erkennen ist, für die Schiffahrt außerordentlich unangenehm, weil sie die nutzbare Breite des Kanals einengen und leicht zu Grundberührungen führen. Man ist daher, um der Wirkung der Schiffsschraube Rechnung zu tragen, bei den neueren Kanalquerschnitten von vornherein auf größere Tiefen in der Mitte und das Muldenprofil, das sich am Dortmund—Ems-Kanal eingestellt hat, übergegangen. **Trotzdem aber dürfte es ohne weiteres einzusehen sein, daß bei Einführung eines Treidelsystemes, also bei Wegfall des Schraubenwirbels, die Herstellung eines Kanalprofils mit steileren Unterwasserböschungen möglich ist und daß ein solches Profil nicht nur billiger, sondern auch für die Schiffahrt günstiger ist als ein flaches Muldenprofil,** das dem Schiffer die Abschätzung der am Ufer noch vorhandenen Wassertiefe sehr erschwert und infolgedessen viel leichter zu Grundberührungen führt als das steil geböschte Profil.

Zu einer steileren Böschung kann in solchem Fall umso eher übergegangen werden, als bei Wegfall der durch die Rückströmung sich ergebenden Brandungswelle des Dampfers auch die Uferdeckungen selbst mehr geschont werden. Diese Brandungswelle zeigt sich im allgemeinen zwar erst bei Fahrgeschwindigkeiten des Schleppdampfers von mehr als 6½ km in der Stunde, während sie bei den jetzt üblichen Schleppgeschwindigkeiten von 4—5 km in der Stunde noch nicht nennenswert in Erscheinung tritt. Da indessen eine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit der kleinen und leeren Schiffe bis auf 8—10 km/stdl. das Ziel ist, **das unbedingt anzustreben** und auch zu erreichen ist, so stellt die Rücksichtnahme auf die Uferdeckung auf jeden Fall eine unliebsame Begrenzung des Erreichbaren dar. Die durch den Formwiderstand des Schiffes hervorgerufene Bugwelle ist jedenfalls innerhalb der Grenzen, die für die Fahrgeschwindigkeit von Lastschiffen ohnehin gezogen sind, nicht die Ursache der Zerstörung der Uferdeckung.

Die mit der Einführung irgend eines Landtraktionssystemes an Stelle der Wassertraktion sich ergebende Möglichkeit, steile Böschungen auszuführen, erleichtert nun auch in hohem Maße die nachträgliche Verbreiterung eines vorhandenen flach geböschten Kanals, also die Nutzbarmachung des Kanals für größere Schiffstypen. Die am Oder—Spree-Kanal angewandte in Abb. 2 dargestellte Art


Abb. 2

der nachträglichen Profilerweiterung unter Verwendung einer Stülpwand steht selbstverständlich sehr viel besser, wenn der gefährliche Schraubensog des Dampfers und die Brandungswelle fortfallen. **Es sei hier bemerkt, daß sich durch eine solche Ausführung auch wohl die Möglichkeit bietet, den Dortmund—Ems-Kanal mit verhältnismäßig bescheidenen Kosten für größere Schiffe benutzbar zu machen.**

Ganz besonders unangenehm bemerkbar macht sich der Schraubenwirbel auf Kanalstrecken mit künstlicher Sohlendichtung, bezw. dort, wo der Kanalwasserspiegel über dem Grundwasserspiegel liegt. Wenn diese Wasserspiegeldifferenz nur gering ist, würde sich sicherlich in vielen Fällen das Einbringen einer künstlichen Tondichtung überhaupt erübrigen. Die Eigenschaft, daß sich jeder Kanal mit etwas schmutzigem Wasser im Laufe der Zeit selbst dichtet, indem er einen dünnen Schlammfilm auf Sohle und Böschungen ansetzt, würde genügen, um Wasserverluste des Kanals zu vermeiden, wenn nicht durch den Schraubenwirbel dieser Film immer wieder zerstört würde. Aber auch dort, wo eine künstliche Tondichtung nicht entbehrt werden kann, könnte zum mindesten die durch den Schraubenwirbel bedingte starke Ueberdeckung der Tonschicht durch eine Schutzschicht gespart bezw. eingeschränkt werden. **Bei Damm- und Auftragstrecken ist also die Treidelei besonders am Platze.**

Der schlechte Wirkungsgrad und die als Folge dieses schlechten Wirkungsgrades entstehende Wasserbewegung sind demnach die hauptsächlichsten Nachteile, die alle Wassertriebmittel gegenüber allen Landtriebmitteln aufweisen. Die Uebertragung der Energie von den Rädern auf die Bahn, soweit es sich um eine starre Bahn handelt, vollzieht sich bei letzteren fast verlustlos. Lediglich in der Maschine selbst liegen hier noch Verlustquellen. Doch kann man damit rechnen, daß von der Dampfenergie einer Lokomotive ca 80%, also reichlich viermal so viel wie beim Schleppdampfer, ausgenutzt wird. Bei der elektrischen Lokomotive sind es ca 65—70% der aufgenommenen Energie, bei der Treidelschwebebahnkatze sogar 70—75%. Nur bei dem auf dem Boden ohne Gleis laufenden Raupentrekker sinkt der Wirkungsgrad infolge der vielen inneren Reibungen auf etwa 50% der indizierten Leistung. Das dürfte auch ungefähr zutreffend sein für den Kettendampfer, der auch unter die Gattung Landtraktoren zu rechnen ist, weil die Zugkraft auf eine mit der Erde in fester Verbindung stehende Kette übertragen wird.

Durch die Uebertragung der Zugkraft auf eine mit der Erde in fester Verbindung stehende Kette, Trosse oder Bahn wird nun aber auf der Bergfahrt noch ein anderer großer Gewinn erzielt. Die zu leistende Zugarbeit ist nämlich an sich jetzt viel geringer als beim freifahrenden Schlepper, denn sie errechnet sich als Produkt: Zugkraft × Weg, wobei der Weg an der festen Kette zu messen ist, während der im strömenden Wasser arbeitende Dampfer sich auf eine rückwärts gleitende Bahn stützt, also auch noch den Weg, den das Wasser in der betreffenden Zeit rückwärts zurückgelegt hat, mit zu überwinden hat. Freilich kommt dieser Nachteil dem Dampfer auf der Talfahrt wieder zugute. Da indessen die Bergfahrt immer länger dauert als die Talfahrt, so stellt sich auch zusammengenommen für den Kettendampfer oder den Schiffszug von fester Bahn ein Gewinn gegenüber dem freifahrenden Dampfer heraus. Dieser Gewinn ist umso größer, je stärker die Strömung ist. **Es gibt im Grunde genommen keine Strömung, die durch Traktion von fester Bahn aus nicht zu überwinden wäre,** ja man kann sogar mit der kleinsten Maschine das größte Schiff gegen die stärkste Strömung bergwärts ziehen, weil es immer möglich ist, durch Einlegung geeigneter Uebersetzungsmittel die Zugkraft eines Landtraktors so zu multiplizieren, daß der Widerstand des geschleppten Schiffes überwunden werden kann. Das Schleppschiff hingegen kommt sehr bald an die Grenze, wo es überhaupt die Strömung nicht mehr überwinden kann, sodaß man also u. U. mit einem noch so starken Dampfer nicht vorwärts kommt sondern dauernd zurücktreibt. **In solchen Fällen ist also die Uebertragung des Schiffswiderstandes auf eine Kette, Trosse oder feste Bahn eine Notwendigkeit.** Sie tritt umso eher ein, wenn sich mit starker Strömung noch enges Fahrwasser verbindet, was meistenteils der Fall ist.

Ein grundlegender Unterschied zwischen Land- und Wassertrieb besteht nun noch darin, daß alle Traktoren der ersteren Gattung an eine mehr oder weniger feste Bahn gebunden sind, von der aus sie das Lastschiff ziehen müssen, während die Wassertraktoren sich im selben Element bewegen wie das geschleppte Schiff oder u. U. mit dem Frachtschiff unmittelbar vereinigt sind. Da nun einer der **Hauptvorteile des Wasserweges an sich darin besteht, daß die Schiffe nicht an einen festen Weg gebunden sind,** so liegt in der Verbindung des freifahrenden Schiffes mit dem an einen festen Weg gebundenen Traktor zweifellos eine starke Einengung der Bewegungsfreiheit, die in vielen Fällen die Verwendung dieser Art des Schiffszuges von vornherein ausschaltet. Das ist z. B. der Fall bei allen großen Wasserflächen, Seen, großen Strömen, Hafenbecken usw. **Bewegt sich das Schiff jedoch auf einem engen Fahrwasser, beispielsweise auf einem Kanal, wo es einen bestimmten Weg einzuhalten hat, so braucht sich die Bindung des Traktors an einen festen Weg nicht als Nachteil zu erweisen, sondern kann sogar von größtem Vorteil sein.**

Es ist bekannt, daß die Schiffe im engen Fahrwasser eines Kanals sehr leicht aus dem Ruder und auf die Böschung laufen, sowie sie erst einmal von der Mitte des Fahrwassers abgekommen und unruhig geworden sind. Der Grund liegt bekanntlich in der durch die Rückströmung bewirkten ungleichmäßigen Senkung des Wasserspiegels zu beiden Seiten des Schiffes (Abb. 3). Dieser Uebelstand ist natürlich um so fühlbarer, je länger das Schiff ist, weil ein langes schmales Schiff nur sehr langsam auf den Ruderdruck reagiert. Ein mit eigener Kraft fahrender Lastkahn von 80 m Länge kann daher nur mit sehr bescheidener Ge-

schwindigkeit auf einem engen Kanal fahren, wenn er nicht ständig Gefahr laufen will, eine Grundbe-

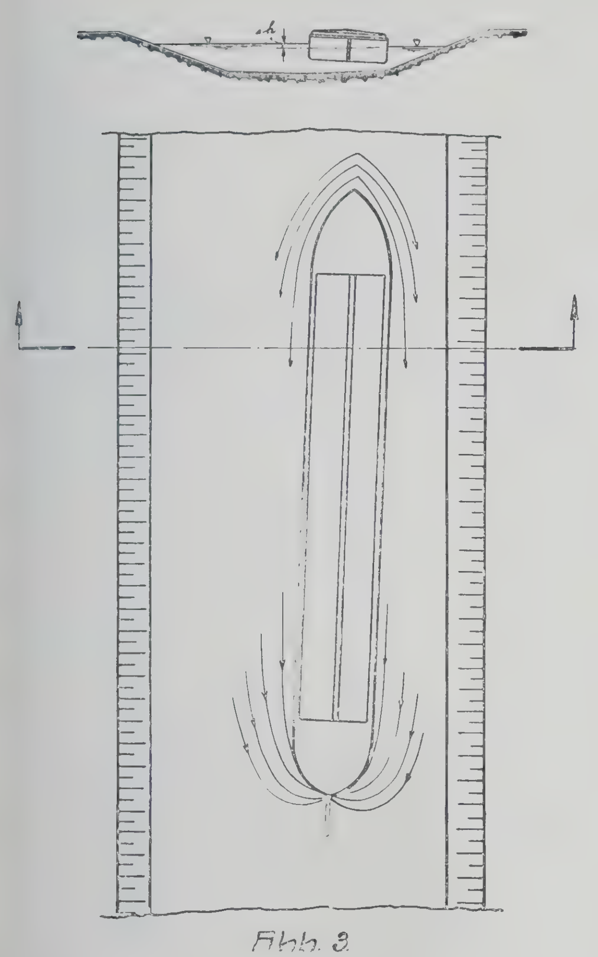


Abb. 3.

rührung zu haben. **Freifahrende größere Lastschiffe mit eigenem Antrieb (Dampfer, Motorschiffe) sind also auf Kanälen nicht ohne weiteres am Platze.**

Aber auch der jetzige Schleppzugbetrieb ist keineswegs viel besser daran. Auch hierbei läßt es sich nicht vermeiden, daß die Schiffe immer hin- und hergieren, weil sie sich dauernd gegenseitig beunruhigen. So kommt es, daß namentlich das Steuern der letzten Kähne eines langen Schleppzuges außerordentlich schwierig ist. Selbst bei gut gebauten Kähnen sind häufig 2—3 Mann am Ruder nötig, um den unruhig gewordenen Kahn vom Ufer abzuhalten. **Es ist also von größter Bedeutung, solche Beunruhigungen von vornherein vom Einzelkahn sowohl wie vom Schleppzug fernzuhalten. Das ist natürlich in viel höherem Maße möglich, wenn das Schiff von einer an fester Bahn laufenden Maschine gezogen wird, als wenn es einem stets etwas schlängelnden Dampfer folgt.** Gewiß bietet der Dampfer auch wieder die Möglichkeit, daß er ein unruhiges, nach dem Ufer drängendes Schiff wieder zurückholen kann, wenn er nicht mit zu langer Schlepptrosse fährt und wenn es nicht schon zu spät ist. Bei einer Trossenlänge von 60—80 m, die üblich ist, ist diese führende Kraft des Dampfers indessen schon nicht mehr groß. Jedenfalls wird das mit kurzer Trosse an eine Treidelmaschine angeschlagene Schiff ganz unzweifelhaft besser geführt, wenn — die Bahn selbst die richtige Lage hat. Wie sie anzulegen ist, damit selbst Begegnungen mit hoher Geschwindigkeit noch ausgeführt werden können, ist in meiner Schrift „Die Treidelschwebebahn" eingehend untersucht. Wir werden im nächsten Abschnitt diesen Punkt, der für die Wahl des Treidelmittels der entscheidende ist, noch zu berühren Gelegenheit haben.

(Fortsetzung folgt!)

Verwaltungsreform auf den Wasserstraßen

Die Deutsche Bergwerks-Zeitung, Essen nimmt in längeren Ausführungen (1. 12. 1927) zu dem Problem der Verwaltungsreform auf den Wasserstraßen Stellung. Wir geben einige Absätze aus den interessanten Darlegungen nachstehend wieder:

Es ist bezeichnend für die heutige Fehlgestaltung des Reiches, daß ein von allen seinen Staatsbürgern verlassenes Länderministerium ganz allein die Macht hat, die Reichsexekutive jahrelang lahmzulegen. Es ist klar, daß die Ueberleitung einer solchen Verwaltung auf das Reich am besten im Verhandlungswege vorgenommen wird. Das hat der Reichsverkehrsminister auch immer versucht. Diese Verhandlungen hat Preußen einfach verweigert! Wenn der preußische Landwirtschaftsminister das Gegenteil in einem Interview der Kölner Volkszeitung behauptet, so klärt sich der Widerspruch einfach dadurch auf, daß der Landwirtschaftsminister seine Verhandlungsbereitschaft an die Bedingung knüpft, daß das Reich sich zunächst entgegen dem vom Staatsgerichtshof einwandfrei geklärten Willen der Verfassung, entgegen dem Urteil der gesamten Wirtschaft, entgegen seiner eigenen durch schon 6jährige Erfahrung geklärten Verantwortung dem Diktat des landwirtschaftlichen preußischen Fachressorts fügen soll, eine egoistische, ressortpartikularistische Form der Verhandlungsverweigerung.

Das Reichskabinett trägt in dieser Sache eine schwere Verantwortung, wenn es die Dinge weiter so gehen läßt. Nicht nur die Versäumung einer möglichen Ersparnis und einer Verbesserung der Verwaltung, sondern vor allem die Preisgabe der Führerstellung des Reichs müßte ihm zum Vorwurf gemacht werden, wenn sie nicht den s. Zt. von Minister Dr. Krohne eingeleiteten Weg fortgesetzt und die Sache nach einer neueren Ankündigung des Reichsverkehrsministers Dr. Koch auch ohne Zustimmung der Länder zur parlamentarischen Entscheidung stellt.

Es ist in der letzten Zeit verschiedentlich in der Presse dem Reichsverkehrsministerium der Vorwurf gemacht worden, daß es in dieser Frage einen ungebührlich starren Standpunkt vertrete. Nach den hier gemachten Darlegungen dürfte dieser Vorwurf nicht aufrecht zu erhalten sein. Es darf aber vielleicht auch noch etwas anderes für den Standpunkt des Reichsverkehrsministeriums geltend gemacht werden, was von aktuellster Bedeutung ist. Hier ist ein Fall gegeben, wo das Programm der Verwaltungsvereinfachung in die Tat umgesetzt werden kann und wo der Widersinn des Kompetenzstreits deutlich zutage tritt. Wie das ganze Problem der Verwaltungsreform ja nicht dadurch gelöst werden kann, daß man ein neues Schema über Kompetenzenverteilung ausarbeitet, sondern daß man sich zunächst bemüht, die in dem heutigen System gegebene Doppelarbeit und gegenseitige Behinderung an den Stellen, wo es praktisch erkennbar wird, aus der Welt zu schaffen.

Schweizerische Rheinpolitik?

Von Spectator.

I.

Der Güterumschlag in den Basler Häfen hat im Jahre 1927 bis Ende Oktober einen Umfang von 691 114 t erreicht, von welchem 513 242 auf den Rheinverkehr und 171 872 t auf den Kanalverkehr entfallen. In einem Vortrag, den Herr Jaquet, Direktor der schweizerischen Schleppschiffahrtsgesellschaft am 10. September in Basel bei Anlaß der 21. Generalversammlung des Vereins für die Schiffahrt auf dem Oberrhein gehalten hat, wird hierzu folgendes ausgeführt (Rheinquellen 1927 Seite 163):

„. . . Der Umstand, daß die Schiffahrt auf dem unregulierten Oberrhein solche Leistungen zu erzielen in der Lage war, ist der treffendste Beweis, daß die durch die Rheinregulierung angestrebte dauernde Schiffbarmachung der Stromstrecke von Straßburg nach Basel nicht nur ihre volle wirtschaftliche Berechtigung hat, sondern geradezu zu einer Lebensfrage für die gesamte schweizerische Volkswirtschaft wird. Wenn die erfreulichen Ergebnisse des diesjährigen Schiffsverkehrs nur das bewirken, daß die Bedeutung der Großschiffahrt nach Basel nun in der ganzen Schweiz voll erfaßt wird, so sind wir dem angestrebten Ziele schon um ein wesentliches näher . ."

Der Freude über diese Rekordleistung des Basler Hafens können wir uns deutscherseits durchaus anschließen, werden doch hierdurch die Erwartungen, die wir an die Weiterführung der Schiffahrt über Straßburg—Kehl hinaus geknüpft haben, durchaus bestätigt. Nun hat aber dieser Fortschritt des Schiffahrtsverkehrs auf der Strecke Straßburg—Basel die eigenartige Folge gezeitigt, daß der Verein der schweizerischen Rheinschiffahrtsinteressenten in Basel nicht nur eine beschleunigte Durchführung der Regulierung bis Basel fordert, sondern auch sich dagegen ausspricht, daß die Frage der Regulierung Straßburg—Basel mit der Kanalisierung der Strecke Basel—Bodensee „verquickt" wird. In den Kreisen, welche die Weiterführung der Schiffahrt von Straßburg—Kehl bis zum Bodensee sich zum Ziele gesetzt haben, hat diese Stellungnahme des Vereins der schweizerischen Rheinschiffahrtsinteressen Befremden ausgelöst; man hätte es verstanden, wenn der schweizerische Verein die beschleunigte Durchführung der Regulierung gefordert hätte und hätte eine solche Forderung durchaus unterstützt. Aber daß der Verein darüber hinaus sich indirekt gegen die Weiterführung der Schiffahrt bis zum Bodensee ausspricht, hält man für sehr unangebracht. Immerhin hat man sich gesagt, daß es sich um eine Stellungnahme einer speziellen Interessentengruppe handelt und dieselbe ohne übermäßige Aufregung hingenommen.

Schon mehr überrascht hat die jüngste Stellungnahme des Nordostschweizerischen Verbandes für Schiffahrt Rhein—Bodensee. Nach dem Protokoll über die 19. ordentliche Generalversammlung am 21. Mai 1927 im Rathaus zu Frauenfeld (Rheinquellen 1927 Seite 116/117) hat der Verbandspräsident u. a. folgendes ausgeführt:

„. . . Dringlich wie die Bodenseeregulierung ist auch die baldige Regulierung Straßburg—Basel. Die in den Basler Betriebseinrichtungen investierten 28 Millionen Franken können bis dahin nicht voll genutzt werden. — Die von Deutschland offiziell gestellte Bedingung des gleichzeitigen Ausbaues Basel—Bodensee wie Straßburg—Basel könnte dem Verband sehr recht sein. — Es besteht aber die große Gefahr, daß ein derartiges Ausführungsprogramm überlastet würde. Für uns besteht die schwerwiegende Frage des Kraftabsatzes aus den Oberrheinwerken. Die Bodenseeregulierung ist für dessen Hebung und den Bau weiterer Werke Voraussetzung. In wirtschaftlicher Hinsicht hat die Schweiz für Oberrhein—Bodensee noch verschiedene Fragen zu prüfen. In ihrer Beurteilung ist durch den Krieg eine erhebliche Aenderung eingetreten. Hier haben auch die Arbeiten des Verbandes einzusetzen. Die vom Verbande seit zwei Dezennien erfolgten Aufgaben treten in ihre entscheidenden Phasen ein . . . ."

Vergleicht man diese Aeußerungen mit den früheren Auslassungen des Nordostschweizerischen Verbandes, so fällt eine gewisse Kühle in der Beurteilung des Ausbaues der Strecke Basel—Bodensee auf. In einer vom Rheinschiffahrtsverband Konstanz und vom Nordostschweizerischen Schiffahrtsverband Rhein—Bodensee gemeinsam im Jahre 1926 herausgegebenen Broschüre lautete der Schlußsatz des Vorwortes noch folgendermaßen:

„. . . . Eins ist aber sicher und unbedingt zu beachten: Der Großschiffahrtsweg bildet sich nicht von selbst. Die Forderung nach dem Ausbau muß nachhaltig und energisch vertreten und verfochten werden, von jedem Einzelnen des gesamten Oberrhein- und Bodenseegebietes im eigenen Interesse und in dem der gesamte Bevölkerung . . . ."

Wir könnten noch weitere Auslassungen des Nordostschweizerischen Verbandes zitieren, wollen aber davon absehen, weil uns nicht bekannt ist, inwieweit und wodurch eine Aenderung in der Beurteilung des Ausbaues der Strecke Basel—Bodensee seitens des Verbandes eingetreten ist.

Eine dritte Verlautbarung schweizerischer Kreise ist geeignet, das durch die bereits erwähnten Aeußerungen in deutschen Kreisen entstandene Befremden zu vermehren. Anläßlich der Generalversammlung des schweizerischen Rhein—Rhone-Verbands am 22. Oktober in Bihl (Rheinquellen 1927 Seite 212) hat in der Diskussion über die vorgeschlagene Resolution Herr Dr. Kobelt, als Vertreter des schweizerischen Amtes für Wasserwirtschaft, darauf hingewiesen, „daß auch der Bund bereits große Summen für die Jura-Gewässer-Korrektion ausgegeben habe in der Annahme, daß dieses Unternehmen unter allen Umständen gefördert werden müsse. Es könne aber nur eines

nach dem anderen getan werden und man müsse auf die Finanzen des Bundes Rücksicht nehmen. Eine gleichzeitige Anhandnahme aller Arbeiten ertrügen die Bundesfinanzen nicht; deshalb gehe es auch nicht an, dem Wunsche Deutschlands entsprechend, die beiden Rheinstrecken Basel—Straßburg und Basel—Bodensee bei den Verhandlungen als ein einheitliches Ganzes zur Grundlage der Verhandlungen zu machen, es müsse eines nach dem anderen kommen. Wir wollen uns zuerst darum bemühen, die schiffbaren Anschlüsse vom Meere bis an die Landesgrenzen zu erhalten und uns erst dann mit den Schiffahrtsprojekten im Innern des Landes beschäftigen. Der Bund hat daher für die Arbeiten unterhalb Genf und unterhalb Basel bereits sehr viel geleistet und er hat auch den Grundsatz aufgestellt, daß bei der Jura-Gewässer-Korrektion auch die Schiffahrt berücksichtigt werden soll."

Die Kreise, welche sich den baldigen Ausbau der Strecke Straßburg—Bodensee zum Ziele gesetzt haben, sind von dieser Aeußerung umsomehr überrascht, als sie (nach dem Referat in den Rheinquellen) von dem amtlichen Vertreter des schweizerischen Amtes für Wasserwirtschaft erfolgte und somit offenbar als Stellungnahme der amtlichen Schweiz gelten muß. Sie waren bisher der Auffassung, daß über den gleichzeitigen Ausbau der Strecke Straßburg—Basel und Basel—Bodensee vollständiges Einvernehmen zwischen Deutschland und der Schweiz bestehe. Man erinnert sich an die zahlreichen offiziösen Mitteilungen, wonach im Jahre 1922 anläßlich der Sitzung der badisch-schweizerischen Kommission für den Ausbau des Rheins Basel—Bodensee ein Abkommen getroffen wurde, daß die Bauarbeiten in der Weise gefördert werden sollen, daß der Ausbau der Großschiffahrtsstraße bis zum Bodensee zu der gleichen Zeit wie die Großschiffahrtsstraße Basel vollendet sein wird. Da unseres Wissens sowohl der Präsident des Nordostschweizerischen Verbandes für Schiffahrt Rhein—Bodensee, als auch Herr Dr. Kobelt Mitglieder der genannten badisch-schweizerischen Kommission sind, stehen wir vor einem Rätsel und können es nicht begreifen, wie die oben erwähnten Auslassungen sich mit dem Abkommen der Kommission in Einklang bringen lassen. Wir erinnern uns ferner an die Aussprache des Präsidenten, des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt Dr. F. Aemmer am Bankett des offiziellen Ausstellungstages, 9. Juli 1926, wo es hieß:

„. . . gleichzeitig soll sie (die Ausstellung) aber auch den Beweis dafür bringen, daß die hie und da auftauchende Behauptung, Basel bezwecke lediglich seine Hafenanlagen zum Endpunkt der Rheinschiffahrt auszugestalten, nicht zutreffen. Wir hoffen im Gegenteil, daß alle unsere auswärtigen Gäste die Ueberzeugung mit sich nach Hause nehmen werden, daß alle Bestrebungen, die Schiffahrt bis zum Bodensee und in das Innere unseres Landes auszudehnen, bei der Bevölkerung und den Behörden unserer Stadt Interesse, Sympathie und lebhafte Unterstützung finden werden . . . ."

Wenn wir nun auch die Aeußerungen des Vereins der schweizerischen Rheinschiffahrtsinteressenten in Basel, des Nordostschweizerischen Verbandes für Schiffahrt Rhein—Bodensee sowie diejenigen des Herrn Dr. Kobelt im schweizerischen Rhein—Rhone-Verband nicht als maßgebende Entscheidungen der zuständigen schweizerischen Behörden betrachten, sondern den Abmachungen der badisch-schweizerischen Kommission sowie den offiziellen Erklärungen des Präsidenten des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt volles Vertrauen entgegenbringen, so halten wir es doch im Interesse eines loyalen und freudigen Zusammenarbeitens der deutschen und schweizerischen Kreise für notwendig, auf gewisse Punkte und Andeutungen der drei erstgenannten Stellen einzugehen und ihre Berechtigung in objektiver und ruhiger Weise zu prüfen.

II.

In den im vorigen Abschnitt angeführten Aeußerungen schweizerischer Kreise ist von drei Unternehmungen die Rede, die sich auf den Oberrhein von Kehl—Straßburg bis zum Bodensee erstrecken, nämlich:

1. von der Regulierung der Strecke Kehl—Straßburg bis Kembs,
2. von der Schiffbarmachung des Rheins von Basel bis Bodensee,
3. von der Bodenseeregulierung.

An allen drei Unternehmungen ist sowohl Deutschland wie die Schweiz beteiligt, am ersten auch Frankreich und am dritten auch Oesterreich. Da keinerlei Verpflichtung oder Zwang besteht, eines der drei Unternehmungen auszuführen, kann die Durchführung dieser Unternehmungen — sei es einzeln oder im ganzen — nur erfolgen, wenn zwischen sämtlichen Beteiligten hierüber Einverständnis erzielt wird; dies wird nur der Fall sein, wenn die Beteiligten sich entsprechend ihren Kostenanteilen an der Unternehmung hiervon Vorteile versprechen. Wir wollen nachstehend versuchen, in großen Umrissen das wirtschaftliche Interesse Deutschlands und der Schweiz an diesen drei Unternehmungen kurz darzustellen. Dabei kann es sich nicht darum handeln, sich gegenseitig die einzelnen Vorteile in kleinlicher Weise aufzurechnen, sondern es sollen die grundsätzlichen Verhältnisse klargestellt werden, um bei etwa auseinandergehenden Interessen das Verständnis auch für den Standpunkt des anderen Partners zu wecken.

1. Regulierung Kehl—Straßburg—Basel.

Aus allen Aeußerungen der Schweiz geht hervor, daß dort die Regulierung der Strecke Kehl—Straßburg bis Kembs als die dringlichste Aufgabe betrachtet wird. Vom schweizerischen Standpunkt aus gesehen, ist diese Stellungnahme auch durchaus begreiflich, hat doch die Schweiz von diesem Unternehmen nur Vorteile zu erwarten. Nicht nur zieht die ganze Schweiz von den Frachtersparnissen gegenüber dem Umschlag in Kehl—Straßburg großen Nutzen, sondern auch die Hafenanlagen der Stadt Basel, in denen große Kapitalien investiert sind, werden dauernd und in weit größerem Um-

fange gegenüber dem heutigen unsicheren Zustand nutzbar gemacht. Die schweizerische Rheinflotte, die in den letzten Jahren in bewundernswerter Weise sich entwickelt hat, wird das ganze Jahr über beschäftigt. Ja sogar die Bundesbahnen werden eine erhebliche Steigerung ihres Güterverkehrs erwarten können, da z. B. viele Güter nach der Nordost-Schweiz, welche heute bei Umschlag in Kehl die Schwarzwaldbahn über Singen—Schaffhausen benützen, künftig den Wasserweg bis Basel benützen werden ud von da auf den schweizerischen Strecken nach der Nordost-Schweiz gelangen werden. Die Stadt Basel ist durchaus im Rechte, wenn sie, wie dies auch in dem bereits erwähnten Vortrag des Herrn Direktor Jaquet geschehen ist, stets darauf hinweist, daß Basel nicht allein für sich die Durchführung der Regulierung wünscht, sondern daß sie gewissermaßen als Exponent der ganzen Schweiz handle, da die Vorteile des dauernden Wasserweges nach Basel zum großen Teil der ganzen Schweiz zufallen. Daß daneben noch ein Eigeninteresse Basels als Hafenstadt besteht, die bereits seit längerer Zeit erstellten Hafenanlagen möglichst bald von Subventionen frei zu machen und aus ihnen sogar Gewinne zu erzielen, ist selbstverständlich. Zusammenfassend kann gesagt werden, daß die Schweiz von der beschleunigten Regulierung nur große Vorteile zu erwarten hat, Nachteile irgendwelcher Art sind uns nicht bekannt.

Welches ist auf der anderen Seite das Interesse Deutschlands an der beschleunigten Regulierung von Kehl—Straßburg bis Kembs? Hierüber sagt Herr Direktor Jaquet in seinem Vortrage vom 10. September 1927 folgendes:

„ . . . Ohne näher auf diese Frage (Kostenverteilung) einzutreten, ist es in diesem Zusammenhange vielleicht wertvoll, hervorzuheben, daß gerade die Verkehrsentwickelung in diesem Sommer die ganz hervorragende Bedeutung der Schiffahrt nach Basel auch für das deutsche Wirtschaftsleben eindeutig erwiesen hat. Zum ersten Male haben in diesem Jahre ganz erhebliche Mengen Kohle und Koks von der Ruhr den Wasserweg bis nach Basel benützt und dadurch eine gesteigerte Absatzmöglichkeit erzielt. Der Umstand, daß die oberbadische Großindustrie in gesteigertem Maße ihre Erzeugnisse über Basel zu Tal befördert hat, sowie die Aussichten, die süddeutsche Ausfuhr von Bergbauprodukten über Basel noch wesentlich zu steigern, beweisen zur Genüge, daß die Weiterführung der Großschiffahrt bis Basel in weitgehendem Maße nicht einzig schweizerischen, sondern auch deutschen Wirtschaftsinteressen dient . . . .“

Dies ist durchaus richtig. Es tritt durch die Möglichkeit des Umschlags in Basel eine Frachtenverbilligung ein, hauptsächlich für das industriereiche Wiesental und auch für das Oberrheintal von Basel aufwärts. Die Möglichkeit, in Neuenburg und Breisach umzuschlagen, ist z. Zt. nicht sehr hoch einzuschätzen, da ein entsprechendes industrielles Hinterland fehlt. Auch ist das gesamte in Frage kommende Gebiet nicht sehr groß, da das Einflußgebiet des Hafens Kehl durch die Schwarzwaldbahn bis zum Bodensee reicht. Außer dem Wiesental und dem Oberrheintal bis Waldshut ist im ganzen Einflußgebiet wenig Industrie vorhanden. Immerhin entstehen durch den Umschlag in Basel auch für Deutschland Vorteile, wie ja überhaupt jede Verbesserung eines Verkehrswegs für die Verkehrsbeziehungen von Nutzen ist. Dem steht aber ein gewaltiger Nachteil gegenüber, nämlich der Frachtenausfall der deutschen Reichsbahn auf der sehr leistungsfähigen Strecke von Appenweier bis Basel. Wenn auch erfahrungsgemäß der Frachtenausfall der Eisenbahn infolge Abwanderns der Massengüter auf den Wasserweg nach und nach durch Zuwanderung hochwertiger Fertiggüter einigermaßen wettgemacht wird, so verbleibt doch selbst unter Berücksichtigung aller bereits erwähnten Vorteile ein sehr beträchtlicher national-wirtschaftlicher Fehlbetrag für Deutschland, den wir immerhin auf mehrere Millionen Reichsmark pro Jahr schätzen. Während also durch den Umschlag in Basel für die Schweiz nur national-wirtschaftliche Vorteile erwachsen, bleibt für Deutschland alles in allem gerechnet ein national-wirtschaftlicher Verlust.

Diese Tatsache wird von der Schweiz zu wenig beachtet, wenn die Forderung gestellt wird, es solle den zu führenden Verhandlungen zunächst nur die Regulierung der Strecke Straßburg—Kehl zu Grunde gelegt werden. Es muß nämlich ein Weg gefunden werden, der es Deutschland möglich macht, an der Regulierung Straßburg—Basel mitzuarbeiten und trotzdem den hieraus erwachsenden Verlust zu vermeiden, den seine durch andere Verpflichtungen schon bis zur Grenze belasteten Finanzen nicht zu tragen vermöchten. Ein solcher Weg besteht nach deutscher Auffassung darin, daß gleichzeitig die Schiffahrt bis zum Bodensee durchgeführt wird. Durch den Ausbau des Rheines von Basel bis zum Bodensee entstehen nämlich den beiden Ländern nennenswerte Vorteile, welche deutscherseits den oben geschilderten Nachteil durch den Ausbau bis Basel einigermaßen wettmachen, während sie andererseits den Vorteil, den die Schweiz durch die Regulierung bis Basel erhält, noch erheblich zu steigern vermag. Man sollte also annehmen, daß dieser Weg, der Deutschland von den Schädigungen einer nur teilweisen Schiffbarmachung bewahrt, der Schweiz dagegen im Einzelnen und im Ganzen erhebliche Vorteile bringt, allseitig als billig und gerecht begrüßt wird.

Vielleicht befürchten die schweizerischen Bundesbahnen, daß durch die Weiterführung der Schiffahrt bis zum Bodensee ihnen ein Teil des Frachtenzuwachses durch die Regulierung bis Basel wieder verloren geht. Die ehemalige Badische Staatseisenbahn war s. Zt. weniger ängstlich, als durch die Regulierung Sondernheim—Straßburg der Endpunkt der Rheinschiffahrt von Mannheim nach Kehl verlegt wurde. Obwohl der Güterverkehr auf der Strecke Mannheim—Appenweier dadurch zunächst beeinträchtigt wurde, hat sie entschlossen den Hafen Kehl gebaut und dafür gesorgt, daß wenigstens die Weiterbeförderung nach dem Umschlag in Kehl ihr erhalten blieb. Es wäre erwägenswert, ob die schweizerischen Bundesbahnen nach diesem Vorbild nicht rechtzeitig dafür

sorgen sollten, daß am Bodensee und an anderen bedeutenderen Punkten der Strecke Basel—Bodensee entsprechende Umschlagseinrichtungen geschaffen werden.

Wenn nun in den im vorigen Abschnitt angeführten Aeußerungen schweizerischer Kreise dieser Weg in mehr oder minder schroffer Form abgelehnt wird, obwohl er in dem Regierungsabkommen vom Jahre 1922 schon amtlich festgelegt ist, so müssen wir annehmen, daß von diesen Kreisen ein anderer Weg gezeigt werden kann, der beiderseits besser gangbar ist. Jedenfalls erwartet die deutsche Oeffentlichkeit, daß die badische und deutsche Regierung bei der Regulierung der Strecke Kehl—Straßburg bis Kembs keinerlei Verpflichtungen übernimmt, bevor nicht feststeht, in welcher Weise der davon zu erwartende Nachteil für Deutschland gut gemacht werden kann. Eine überstürzte Bindung scheint uns deutscherseits schon deshalb nicht notwendig zu sein, weil ein wirtschaftlicher Nachteil aus dem bestehenden Zustand für Deutschland nicht besteht.

2. Schiffbarmachung des Rheins von Basel bis zum Bodensee.

Die verkehrswirtschaftliche Bedeutung des Ausbaues des Rheines von Basel bis zum Bodensee scheint uns in Deutschland erheblich überschätzt, in der Schweiz — wenigstens in letzter Zeit — erheblich unterschätzt zu werden. Verkehrsgeographisch liegt die Sache so, daß die Rheinwasserstraße in ziemlich gestreckter Richtung vom Meer bis nach Basel vorstößt, dann rechtwinklig nach Osten abbiegt und als breite, etwa 150 km lange Basis an der Nordgrenze der Schweiz hinführt. Aehnlich wie die nach Norden fließenden Alpenflüsse in den Rheinstrom münden, so wird auch der nach Norden gerichtete Verkehr von der Wasserstraße Basel—Bodensee aufgenommen und auf der Rheinwasserstraße nach dem Rohstoffgebiet am Niederrhein sowie zu den Nordseehäfen geleitet. Die allgemeine Verkehrsrichtung Süd—Nord (beim Versand) und Nord—Süd (beim Empfang) kann also in der Hauptsache beibehalten werden. Anders liegen die Verhältnisse für Süddeutschland. Da die Rheinwasserstraße sich entlang der Südgrenze Deutschlands zieht, muß der Verkehr aus dem nördlich des Rheines gelegenen Einflußgebiet zunächst eine seinem Bestimmungsort entgegengesetzte Richtung nach Süden einschlagen, bis er auf die Wasserstraße gelangt, und muß auf dieser nochmals die gleiche Entfernung nach Norden zurücklegen, bis er seinem Bestimmungsort wirklich näher kommt. Sowohl für den Bezug von Rohstoffen auf dem niederrheinischen Gebiet wie umgekehrt für Taltransporte muß somit infolge des Richtungswechsels ein erheblicher Umweg in Kauf genommen werden. Deshalb wird das deutsche Einzugsgebiet sehr bald im Norden begrenzt durch das Einflußgebiet des Hafens Kehl, das mittels der Schwarzwaldbahn fast bis zum Bodensee reicht, ferner durch das Einflußgebiet des Hafens Plochingen der Neckarwasserstraße sowie durch jenes der Rhein — Main — Donau - Verbindung. Es verbleibt somit für die Rheinwasserstraße Basel—Bodensee nur ein verhältnismäßig schmaler Streifen in der Nähe des Rheins und des Bodensees. Das schweizerische Einflußgebiet dagegen erstreckt sich fast über die ganze Schweiz mit Ausnahme des Einflußgebiets des Hafens Basel und und reicht noch bis nach Norditalien. Aus diesen Gründen ergibt die Rechnung, daß von den verkehrswirtschaftlichen Vorteilen (Frachtersparnissen) der Schiffbarmachung des Rheins von Basel bis zum Bodensee über 75% auf die Schweiz und höchstens 25% auf Deutschland und Oesterreich entfallen.

Die Erkenntnis der in diesen Zahlen ausgeführten verkehrswirtschaftlichen Bedeutung der Rheinwasserstraße Basel—Bodensee war vor dem Krieg und bis in die letzte Zeit in der Schweiz vorhanden. Es waren in der Hauptsache schweizerische Kreise, welche die Weiterführung der Schiffahrt bis zum Bodensee betrieben haben. Der Basler Ingenieur Gelpke, der die Regulierung bis Basel stets vertreten hat, hat schon vor dem Krieg sich in einer Broschüre eingesetzt für die Weiterführung nach dem Bodensee. Als das Kraftwerk Augst-Wyhlen geplant wurde, richtete der Verein für die Schiffahrt auf dem Oberrhein in Basel eine Eingabe an die Expertenkommission für das eidgenössische Wasserrecht, wonach jede Kraftverkehrsanlage so angeordnet werden sollte, daß der spätere Einbau einer Großschiffahrtsschleuse von 25 m Lichtweite und 150—200 m Länge ohne Schwierigkeiten möglich sei. Im Genehmigungsbescheid für das Kraftwerk Augst-Wyhlen war badischerseits nur eine 36 m lange und 8,5 m breite Schleuse vorgesehen, die dem Floßverkehr und der Kleinschiffahrt bis Rheinfelden dienen sollte. Die Schweiz dagegen verlangte eine 12 m breite und 85 m lange Großschiffahrtsschleuse. Während man badischerseits den hierfür entstehenden großen Aufwand für verfrüht hielt und nur ein geeignetes Gelände für den späteren Bau einer Großschiffahrtsschleuse freihalten wollte, drängte man schweizerischerseits auf die sofortige Ausführung der Großschiffahrtsschleuse, welche dann auch mit Unterstützung des Bundes, des Kantons Basel-Stadt, der beiden schweizerischen Schiffahrtsverbände in St. Gallen sowie des Rheinschiffahrtsverbandes Konstanz finanziert wurde. Auch bei der Klärung der wirtschaftlichen Verhältnisse der Wasserstraße Straßburg—Bodensee durch das Sympher'sche Gutachten sowie bei dem internationalen Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für den Ausbau der Strecke Basel—Bodensee, arbeiteten schweizerische und deutsche Kreise sowie die Regierungen beider Länder Hand an Hand. Schließlich wurden beim Bau der neueren Kraftwerke Laufenburg, Eglisau und Schwörstadt stets die Interessen der Großschiffahrt durch gemeinsame Bedingungen in den Konzessionen gewahrt sowie durch Erstellung von Teilen der Großschiffahrtsschleusen (Schleusenoberhaupt, Leitmauern und Leitdämme) schon weitgehend vorbereitet. Alle diese Vorarbeiten und Festlegung von Kapitalien in Anlagen, die der künftigen Großschiffahrt dienen, zeigen, daß schweizerischerseits die Bedeutung der Rheinwasserstraßen Basel—Bodensee von jeher klar erkannt worden ist.

Nun scheint die rein verkehrswirtschaftliche Bedeutung für Deutschland nicht allein ausschlaggebend zu sein, sondern man denkt offenbar an eine intensive Industrialisierung der Oberrheingegend, welche sich auf die dort vorhandenen großen und billigen Wasserkräfte in Verbindung mit billigen Schiffsfrachten stützen soll. Verheißungsvolle Anfänge einer solchen Industrialisierung sind auf deutscher Seite bereits vorhanden, so z. B. in Rheinfelden, in Laufenburg und in Waldshut. Man verspricht sich von der Verbilligung der Frachten einen erheblichen Aufschwung des Wirtschaftslebens in der Oberrhein- und Bodenseegegend. Wir verweisen hierwegen auf die bereits erwähnte Broschüre des Rheinschiffahrtsverbandes Konstanz sowie des Nordost-schweizerischen Schiffahrtsverbandes Rhein—Bodensee in St. Gallen, in welcher ausgeführt ist, wie der Absatz besonders unständigen, nicht zur Weiterleitung geeigneten Wasserkräfte eine aufnahmefähige, hauptsächlich chemische Großindustrie voraussetzt, die sich fern von den Rohstoffgebieten am Niederrhein nur durch billige Wasserfrachten behaupten oder neu ansiedeln kann. Es sind also deutscherseits zum Teil Zukunftshoffnungen und wirtschaftspolitische Erwägungen, welche in der Beurteilung der volkswirtschaftlichen Bedeutung des Ausbaues der Strecke Basel—Bodensee eine erhebliche Rolle spielen.

In der Schweiz wird offenbar diesen volkswirtschaftlichen Erwägungen eine geringere Bedeutung beigemessen, es wird hauptsächlich die verkehrswirtschaftliche Seite unter dem Gesichtswinkel der Interessen des Hafens Basel sowie der schweizerischen Bundesbahnen betrachtet, welche von der Weiterführung der Schiffahrt nach dem Bodensee zunächst keine nennenswerten weiteren Vorteile erwarten. Die volkswirtschaftlichen Vorteile, die sich aus dem Vorhandensein großer und billiger Wasserkräfte am Oberrhein in Verbindung mit billigen Frachten ergeben, könnten für die Schweiz noch größer werden als für Deutschland, da die Schweiz über etwa 60% der Oberrheinwasserkräfte verfügt. Indessen hat die Schweiz überhaupt Ueberschuß an Wasserkräften, sodaß sie nicht unbedingt auf die Rheinwasserkräfte angewiesen ist, die zudem an der Grenze des Landes liegen. Auch sind die industriellen Ansätze auf der schweizerischen Seite des Oberrheins nicht so entwickelt wie auf der deutschen Seite, wenn man von dem Schaffhauser Industriegebiet absehen will.

Schließlich kann ein allgemeiner Maßstab zur Beurteilung des deutschen und schweizerischen Interesses auch in der Zahl der für einen Umschlag an der Wasserstraße Basel—Bodensee in Frage kommenden Orte gesucht werden. In der Schweiz kommen als solche in Frage Rheinfelden, Laufenburg, Eglisau, Schaffhausen, Stein, Romanshorn, Arbon, Rorschach und St. Margarethen, zusammen etwa 9 Orte. In Deutschland: Singen, Waldshut, Radolfzell, Konstanz, Ueberlingen, Friedrichshafen und Lindau, zusammen also 7 Orte. Allerdings haben die einzelnen Umschlagsplätze ungleiche Bedeutung, da das zugehörige Hinterland sehr verschieden ist. Es kann aber gesagt werden, daß entsprechend dem größeren schweizerischen Einflußgebiet auch die schweizerischen Umschlagsplätze größere Bedeutung erhalten werden als die deutschen.

Das Gesamtinteresse der beiden Länder an dem Ausbau der Strecke Basel—Bodensee richtet sich danach, wie sie die vorstehend angedeuteten verkehrs- und volkswirtschaftlichen Momente beurteilen. Da hierbei auch allgemein wirtschaftspolitische Erwägungen eine Rolle spielen, ist es schwierig, einen vollkommenen Maßstab zu finden. Wir möchten indessen glauben, daß das schweizerische Interesse mindestens zu $^{2}/_{3}$, das deutsche höchstens zu $^{1}/_{3}$ einzuschätzen ist; somit würde das schweizerische Interesse etwa doppelt so hoch sein als das deutsche.

3. Die Bodenseeregulierung.

Wir können uns bei diesem Unternehmen kurz fassen, da die Verteilung der Interessen auf die einzelnen an diesem Unternehmen Beteiligten noch nicht genügend abgeklärt ist. Im allgemeinen scheinen uns die Interessen Deutschlands und der Schweiz parallel zu laufen. Nach der Denkschrift des Eidgenössischen Amts für Wasserwirtschaft vom Jahre 1926 besteht der Nutzen der Bodenseeregulierung hauptsächlich in der Beseitigung der Ueberschwemmungsgefahr im Seegebiet sowie in der Verbesserung der Kraftleistung der Oberrheinwerke. Im Seegebiet werden 2110 ha hochwasserfrei, von denen 1120 ha auf Deutschland, 540 ha auf Oesterreich und 450 ha auf die Schweiz entfallen. Einen brauchbaren Maßstab für die Bemessung des Interesses der einzelnen Staaten an der Bodenseeregulierung bilden diese Zahlen nicht, da die Vorteile dieser Befreiung vom Hochwasser sehr verschieden sind.

Außerdem werden im Seegebiet mehr als 1300 Gebäude, in welche heute bei Hochwasser der See eindringt, nach der Bodenseeregulierung vom See nicht mehr erreicht. In welcher Weise diese Gebäude sich auf die einzelnen Staaten verteilen, ist nicht entziffert. Schließlich wird der Nutzen für die bestehenden Kraftwerke am Oberrhein mit rd. 7 Millionen Franken und für die bestehenden und projektierten Kraftwerke zu rd. 30 Millionen Franken angegeben. Entsprechend den Hoheitsverhältnissen am Oberrhein wäre die Schweiz an diesen Verbesserungen der Kraftleistungen mit etwa 60%, Deutschland mit etwa 40% beteiligt.

Soweit sich auf Grund der noch nicht ganz abgeklärten Verhältnisse beurteilen läßt, scheint auch bei der Bodenseeregulierung das größere Interesse bei der Schweiz zu liegen; insbesondere zeigen die bei höheren Wasserständen auftretenden Klagen in der Presse, daß besonders in den tief liegenden Ortschaften des schweizerischen Bodenseegebiets die Ueberschwemmungen besonders unangenehm empfunden werden. Dadurch erklärt sich auch der Umstand, daß die Dringlichkeit der Bodenseeregulierung hauptsächlich von schweizerischer Seite in den Vordergrund gerückt wird.

Fassen wir das Ergebnis unserer wirtschaftlichen Betrachtung kurz zusammen, so hat die Schweiz an allen 3 Unternehmungen ein größeres Interesse als Deutschland. Wenn nun schweizerischerseits die Dringlichkeit der Regulierung Straßburg—Basel sowie der Bodenseeregulierung betont wird, so liegt der Grund für die Zurückhaltung gegenüber dem Ausbau der Strecke Basel—Bodensee jedenfalls nicht auf wirtschaftlichem Gebiet. Für Deutschland liegt ein besonderes wirtschaftliches Interesse an einer baldigen Ausführung bei keinem der 3 Unternehmungen vor.

VERSCHIEDENE MITTEILUNGEN

ALLGEMEINES

25 Jahre Schiffbau-Gesellschaft Unterweser A.-G. Die Schiffbau-Gesellschaft Unterweser A.-G. in Wesermünde-Lehe konnte am 1. Januar 1928 auf ein 25jähriges Bestehen zurückblicken. Im Jahre 1903 durch Uebernahme einer kleineren Schiffswerft gegründet, befaßte sich das Unternehmen ursprünglich nur mit dem Bau von kleineren Motorfahrzeugen, Leichtern, Segelschiffen und dergleichen. Schon nach kurzer Zeit ging die Werft zum Bau von Seeschiffen über und spezialisierte sich für den Hochseefischdampferbau. Auf diesem Spezialgebiet nimmt die Werft heute eine führende Stellung ein.

Interessen der Grundeigentümer und Wasserstraßenbau.

In einer Entschließung des Reichstages wurde die Reichsregierung ersucht, bei Anlage neuer und Vertiefung bisheriger Wasserstraßen die Interessen der Grundeigentümer, die durch Senkung des Grundwasserstandes schwer geschädigt würden, mehr als bisher zu wahren, und sich zu diesem Zweck mit den Länder-Regierungen in Verbindung zu setzen. Die Reichsregierung nimmt unter dem 7. 12. 27 zu dieser Entschließung folgendermaßen Stellung:

Die Entwürfe zu Ausbaumaßnahmen, deren Ausführung von Einfluß auf die landeskulturellen und wasserwirtschaftlichen Verhältnisse sein kann, werden grundsätzlich, entsprechend den Bestimmungen in Artikel 97 Abs. 3 der Reichsverfassung zuvor den zuständigen Landesbehörden mitgeteilt, um ein Einvernehmen herbeizuführen. Der Entschließung liegen besonders die Bauten an der Unterelbe und Unterweser zugrunde. Auch die Entwürfe für diese sind den zuständigen Ministerien der beteiligten Uferländer mitgeteilt worden und haben deren grundsätzliches Einverständnis gefunden. Bezüglich der Bauten an der Unterweser ist darüber hinaus in eingehenden Verhandlungen mit den Uferländern vereinbart worden, daß, um eine sichere Grundlage für die Beurteilung später etwa erhobener Ansprüche gegen die Reichswasserstraßenverwaltung wegen Grundwasserschäden zu schaffen, ein ausgedehnter Grundwasserbeobachtungsdienst nach den Vorschlägen der Preußischen Landesanstalt für Gewässerkunde eingerichtet werden solle. Das ist inzwischen geschehen. Im übrigen unterliegen die genannten, wie alle sonstigen Ausbaupläne in Preußen, dem gesetzlich geregelten Ausbauverfahren — § 152 ff. des Preußischen Wassergesetzes vom 7. April 1913 —, das volle Gewähr für die Berücksichtigung berechtigter Ansprüche etwa Geschädigter bietet. In Oldenburg, das bisher ein solches gesetzlich geregeltes Ausbauverfahren nicht kannte, ist es in Anlehnung an die preußischen Bestimmungen aus Anlaß der Vertiefung und Verbreiterung der Unterweser auf Grund vorgängiger Vereinbarungen mit dem Reich neu geschaffen worden. / Die Reichswasserstraßenverwaltung ist also bisher bereits stets im Sinne der Reichstagsentschließung vorgegangen.

Wesentliche Aenderungen der Hamburger Kaigebühren. Mit Wirkung vom 23. Dezember 1927 sind für Eisen und Eisengüter neue Umschlagssätze im Hamburger Hafenverkehr eingeführt worden. Die Aenderung bezieht sich auf eine weitgehende Differenzierung der einzelnen Eisengüter, d. h. es sind weit mehr Güter namentlich genannt als dies bisher der Fall war. Diese Differenzierung ermöglicht eine sehr weitgehende Anpassung des Kaiumschlagstarifs an die Tragfähigkeit der Ware im einzelnen, d. h. es werden beispielsweise hochwertige Maschinen wie Schreibmaschinen, Rechenmaschinen, Kontrollkassen, ferner Flugzeuge, Fahrräder und dergleichen höher belastet. Auf der anderen Seite wird bei minderwertigen Gütern je nachdem ob sie verpackt oder unverpackt sind, unterschieden. Die unmittelbare Ueberladung ganzer Eisenbahnwagenladungen auf ein Seeschiff im ausgehenden Verkehr ist wesentlich erleichtert.

Herabsetzung der Stettiner Hafengebühren. Ab 1. Januar 1928 wurden die Stettiner Hafengebühren um etwa 75 Prozent ermäßigt und zwar das staatliche Hafengeld von 8 Pfennig ein- und ausgehend per Netto-Kubikmeter auf 2 Pf. und die sog. Tonnenabgabe von 7 Pf. per geladene Ladungstonne auf 2 Pf. / Diese weitblickende Maßnahme der rührigen Stettiner Hafenverwaltung dürfte ganz erheblich dazu beitragen, den Verkehr des Stettiner Hafens gegenüber seinen Konkurrenzhäfenen zu heben.

Metallographische Ferienkurse an der Technischen Hochschule zu Berlin. Unter Leitung von Prof. Dr. Ing. Hanemann finden im März d. Js. metallographische Ferienkurse an der Technischen Hochschule zu Berlin statt.

Vom 5. bis 15. März dauert Kurs I.
(Technik der Metallographie, Kristallisationslehre, Zustandsschaubilder, Metallographie von Stahl, Grauguß, Temperguß, Hartguß, Grundzüge der Wärmebehandlung und Schmiedebehandlung, des Glühens, Härtens, Vergütens).

Vom 19. bis 25. März dauert Kurs II.
(Röntgenspektroskopie, ternäre Zustandsschaubilder, Verfestigung und Rekristallisation, spezielle Metallographie des Stahles und Graugusses).

Die Kurse bestehen aus täglich 2 Stunden Vortrag und 4 Stunden Uebungen. Die Teilnehmergebühr beträgt M. 175,— für Kurs I und Mk. 100,— für Kurs II. Anfragen und Anmeldungen sind zu richten an das Außeninstitut der Techn. Hochschule, Charlottenburg 2, Berliner Straße 171.

Die großen Seehäfen Mitteleuropas und ihr Verkehr. Internationale Sonder-Ausstellung. Die Wiener Internationale Messe hat in das Programm ihrer nächsten Herbstmesse (2.—9. September 1928) eine internationale Sonder-Ausstellung „Die großen Seehäfen Mitteleuropas und ihr Verkehr" aufgenommen. Zweck der Ausstellung ist, daß die am zentral-europäischen Verkehr interessierten Seehäfen dem Verfrachter und dem Reisepublikum an der Hand des ihnen zur Verfügung stehenden Materials ihre Leistungsfähigkeit vor Augen führen, um damit die Möglichkeit eines Vergleiches zwischen den einzelnen Hafenplätzen zu bieten. Es werden für diese Ausstellung in Betracht kommen: die kürzesten Verbindungen Zentraleuropas, das ist der Tschechoslowakei, Oesterreichs, Ungarns und der Schweiz, eventuell auch Südbayerns mit den Nordsee-, Adria- und Mittelmeerhäfen, Hafenpläne unter besonderer Bezeichnung der Freihafen-Zone, Details über die Hafenbassins, Quaianlagen, Hangars, Lade- und Löscheinrichtungen usw., Darstellungen der Fracht- und Personenbeförderungskosten sowohl auf den Zufuhr-Eisenbahnlinien zu den Hafenplätzen als auch Quai- und Verladungsgebühren sowie die Verfrachtungstarife für Schiffstransporte. / Die einzelnen Schiffahrtsunternehmungen können bei diesem Anlasse einen Ueberblick über ihren Schiffspark und die von ihnen befahrenen Linien geben und ihr Propagandamaterial vorführen. / Den Werften bezw. Reedereien ist Gelegenheit gegeben, ihre Schiffsbauanlagen, Docks und von ihnen auf Stapel gelegte Schiffe zu veranschaulichen.

DEUTSCHE BINNENSCHIFFAHRT

Die Neubaupolitik der Reichswasserstraßenverwaltung.

Der Deutsche Reichstag hat sich in einer Entschließung vom März 1927 auf den Standpunkt gestellt, „daß der Ausbau bestehender und die Schaffung neuer Wasserstraßen auch weiterhin überall dort durchzuführen ist, wo eine sorgfältige Prüfung das Vorhandensein eines maßgeblichen volkswirtschaftlichen Bedürfnisses und ein gesundes Verhältnis zwischen Kostenaufwand und volkswirtschaftlichem Erträgnis ergibt". Die Reichsregierung wurde ersucht, unter Beobachtung dieser Gesichtspunkte die zur Zeit vorliegenden Kanalprojekte zu prüfen, und, soweit diese Prüfung günstig abschließt, dem Reichstag baldigst entsprechende Vorlagen zu machen. / In einer weiteren Entschließung wurde die Reichsregierung ersucht, „mit der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft wegen Klärung und positiver Abmachungen umstrittener Verkehrsprobleme in Verhandlung zu treten, sowie im Sinne der Denkschrift des Reichsverkehrsministeriums vom Februar 1927 (Seite 16) festzustellen:

a) ob und inwieweit ein weiterer Ausbau von Wasserstraßen oder Eisenbahnen vorgenommen werden soll,
b) in welcher Weise den wirtschaftlich besonders hart bedrohten Grenzgebieten auf verkehrspolitischem Gebiet beschleunigt und wirkungsvoll geholfen werden kann,
c) bestimmte Zusicherungen von der Reichsbahn bezüglich der künftigen Tarifgestaltung, insbesondere bei großen kanaltransportfähigen Massengütern, im Sinne einer allgemeinen Verbilligung derselben, gegeben werden können."

Die Reichsregierung hat nunmehr dem Deutschen Reichstage mitgeteilt, daß nach Maßgabe der Richtlinien, die in der Denkschrift des Reichsverkehrsministeriums vom Februar 1927 — Seite 16 — niedergelegt sind, zur Zeit folgende, von Interessentengruppen angeregt Wasserstraßenpläne geprüft werden:

1. Aachen—Rhein-Kanal,
2. Hansa-Kanal,
3. Klodnitz-Kanal.

„In diese Prüfung ist", so heißt es in dem Bescheid der Reichsregierung, „inzwischen der ebenfalls aus Interessentenkreisen angeregte Plan eines Saar—Pfalz-Kanals einbezogen worden. Bei den Untersuchungen wird der Frage des Verkehrs der Grenzbezirke, insoweit sie zum Einflußgebiet der genannten Waserstraßen gehören, besondere Beachtung geschenkt. Die sehr umfangreichen Vorarbeiten werden frühestens im Sommer des Jahres 1928 soweit abgeschlossen sein können, daß die finanzielle Tragweite, die Bauwürdigkeit und die volkswirtschaftlichen Folgeerscheinungen der Wasserstraßen sich mit einiger Sicherheit beurteilen lassen. Es hat sich auch gezeigt, daß Verhandlungen mit der Reichsbahn erst dann einen Erfolg versprechen, wenn diese Arbeiten soweit abgeschlossen sind, daß über die Gestaltung der Frachtlage auf den neuen Wasserstraßen zuverlässige, ziffernmäßige Angaben gemacht werden können. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft hat bisher nur allgemeine Erklärungen abgegeben, die in der Denkschrift des Reichsverkehrsministeriums vom Februar 1927 wiedergegeben sind, und auf die hier verwiesen werden kann. **Unter den angeführten Umständen kann schon jetzt zu den in der Entschließung angeschnittenen Fragen abschließend Stellung nicht genommen werden;** es wird jedoch für tunlichste Beschleunigung der Vorerhebungen Sorge getragen und auf die Angelegenheit zu gegebener Zeit zurückgekommen werden. Es wird noch bemerkt, daß die allgemeine Frage einer Verkehrsförderung in den Grenzgebieten gesondert behandelt wird und den Gegenstand eingehender Untersuchungen bildet."

Streichungen des Reichsrats am Reichsetat 1928. Im Etat des Reichsverkehrsministeriums hat der Reichsrat u. a. den Ansatz für den Hohenzollernkanal um 2 Millionen Mark auf 1,5 Millionen Mark gekürzt, dagegen den dritten Teilbetrag für den Küstenkanal um eine Million auf 2,5 Millionen erhöht und für die Kanalisierung der Weser von Minden bis Bremen einen ersten Teilbetrag von 1 Million Mark neu eingesetzt.

Die Einnahmen aus den Reichswasserstraßen in den Jahren 1924—1926.

In einer Entschließung des Reichstags vom April 1927 — Nr. 3003 der Drucksachen — wurde die Reichsregierung ersucht, „zu prüfen, ob infolge der für Kanalbauten und für die Schiffbarmachung der Flüsse geleisteten Mehrausgaben nicht auch erhöhte Einnahmen erzielt werden können." Die Reichsregierung hat daraufhin unter dem 7. 12. 27 — Nr. 3 847 der Drucksachen — dem Reichstag folgenden Bescheid zugehen lassen:

Auf dem Rhein und der Elbe, die etwa 60 v. H. des gesamten Verkehrs der deutschen Binnenwasserstraßen bewältigen, ist die Erhebung von Abgaben auf Grund internationaler Abmachungen nicht zulässig. Bei den kanalisierten Flüssen und Kanälen werden die Abgaben mit dem Ziele der Selbstkostendeckung soweit angespannt, als es mit der gebotenen Rücksicht auf die Wirtschaft — insbesondere die Schiffahrt — vereinbar erscheint. Die Reichswasserstraßen haben in den Jahren 1924 bis 1926 folgende Einnahmen gebracht:

Kap. 1 Tit. 3. Gebühren und Abgaben auf dem Kaiser Wilhelm-Kanal usw.	6 484 000	6 017 000	7 143 000
Kap. 1 Tit. 11. Miet- und Pachtzinse sowie sonstige Nutzungen an den am 1. April 1921 auf das Reich übergegangenen Wasserstraßen	1 629 000	1 698 000	1 783 000
Kap. 1 Tit. 13. Verkehrsabgaben	11 606 000	11 117 000	13 998 000
Kap. 1 Tit. 13. Schlepplöhne auf dem Rhein—Weser-Kanal . . .	4 498 000	4 902 000	6 439 000
Kap. 1 Tit. 16. Beiträge Dritter zu den Kosten der Wasserstraßen. Miete für Geräte usw. .	1 698 000	1 779 000	2 118 000
zusammen:	25 915 000	25 513 000	31 481 000

Verlängerung des Nottarifs für die Reichswasserstraßen. Die Gültigkeitsdauer des Nottarifs für die Reichswasserstraßen vom 22. Oktober 1925 wurde bis zum 31. März 1928 einschließlich verlängert. Der Tarif gilt auch für den Teltow-Kanal und den Prinz-Friedrich-Leopold-Kanal. Der Nottarif betraf die Ermäßigung der Schiffahrtsabgaben um 10% für Feld-, Gartenfrüchte, Mühlenerzeugnisse und Lebensmittel.

Ausbau des Dortmund—Ems-Kanals. Der Dortmund—Ems-Kanal ist in den 90er Jahren des vorigen Jahrhunderts für Schiffe von 600 t Tragfähigkeit erbaut worden. Er hat die in ihn gesetzten Erwartungen vollauf erfüllt, entspricht aber nicht mehr den heutigen Anforderungen. Zunächst hat sich der Querschnitt selbst für 600 t-Schiffe für die Dauer als zu klein erwiesen. Die Sohle ist ausgekolkt und die ausgekolkten Bodenmassen haben sich an den Seiten abgelagert und behindern den Verkehr. Weiterhin erschweren zahlreiche Engstellen, wie Brückenkanäle, Sicherheitstore und dergl. sowie scharfe Krümmungen das Begegnen von Schleppzügen derartig, daß die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit kaum 3 km in der Stunde beträgt. / Es wird aber notwendig, den Dortmund—Ems-Kanal zu einer leistungsfähigen Wasserstraße umzubauen, zumal der Kanal südlich Bergeshövede außer seinem eigenen Verkehr jetzt noch den Verkehr nach Hannover und Bremen und in Zukunft auch jenen nach Berlin aufzunehmen hat. Weiterhin genügt die heutige Größe des Kanals den Kanalschiffen nicht mehr, um das Dortmunder Industriegebiet und den Hafen Emden vor der Konkurrenz von Rotterdam zu schützen. / In der Wasserbaudirektion Münster sind daher Entwürfe für den Ausbau des Kanals aufgestellt worden. Das Ziel dieser Entwürfe ist: Zulassung größerer Fahrzeuge, Abkürzung der Reisedauer, Steigerung der Verkehrssicherheit und wirtschaftlichere Ausnutzung der Betriebsmittel. / Zu diesem Zweck muß zunächst der Kanalquerschnitt vergrößert werden. Der Ausbau für 1250 t-Schiffe erfordert eine Wasserspiegelbreite von 37 m, jener für 1500 t-Schiffe eine solche von 40 m, während der heutige

Kanal nur 29,5 m Spiegelbreite hat. Die Engstellen sollen durch 6 sogenannte 2 Fahrten umgangen werden. (Eine solche ist an der Emscherkreuzung bereits in Ausführung und bei Olfen in Vorbereitung.) Die zu scharfen Krümmungen sollen abgeflacht oder verbreitert werden. Die Brücken liegen teilweise zu niedrig und müssen gehoben werden. Die Zahl der Schleusen (16) soll auf 11 vermindert werden. Südlich Bevergen wird der Wasserspiegel um 0,5 m gehoben. Die ungünstige Strecke bei Hanekenfähr, wo jetzt die Ems auf eine Länge von 1,6 km benutzt wird, soll durch einen Umgehungskanal vermieden werden. Die unhaltbaren Verhältnisse an der Meppener Drehbrücke, wo der zeitweise sehr starke Fuhrwerksverkehr und die immer lebhafter werdende Schiffahrt sich gegenseitig behindern, zwingen dazu, den bisherigen Kanal an dieser Stelle zu verlassen. Die Stadt Meppen soll nach den jetzigen Plänen durch einen neuen Kanal, der östlich verläuft, umgangen werden. Von der Schleuse Varloh (südlich Meppen) an soll der Kanal in Zukunft in der Hauptsache östlich der Eisenbahn Münster—Emden verlaufen und in der Höhe von Aschendorf die Bahn wiederum kreuzen, um kurz vor dem Papenburger Seekanal die freie Ems zu erreichen. Auch eine westliche Umgehung Meppens ist untersucht worden, doch ist sie weniger günstig und teurer. Diese Westlinie zweigt ebenfalls vor Schleuse Varloh ab, kreuzt bei Meppen zweimal die Ems, führt in den Oberkanal der Schleuse Hüntel und bleibt von da an östlich der Ems, um etwa in der Gegend von Dörpen die oben beschriebene Ostlinie zu erreichen. / Außer den genannten beiden Linien ist auch ein Ausbau der Emskanalisierung untersucht worden. Abgesehen davon, daß letztere teurer ist, als die anderen Linien, ist sie für die Schiffahrt wegen der Strömung in der Ems weniger günstig. Außerdem greift sie durch die für die Zulassung größerer Fahrzeuge erforderlichen Maßnahmen, besonders durch die notwendig werdenden Durchstiche tief in die bestehenden Wasserverhältnisse ein, sodaß mehrere Wehre neu erbaut werden müßten. Auch benötigt der Ausbau der Emskanalisierung wesentlich wertvolleres Land, als die Ostlinie, die in der Hauptsache Oedland durchschneidet. / Die geplanten Maßnahmen ermöglichen eine Verkürzung der Reise von Dortmund oder Herne nach Emden von 5 auf 4 Tage. In Verbindung mit dem Erweiterungsbau sollen die Belange der Landeskultur, soweit irgend möglich, gefördert werden. / Trotz der großen wirtschaftlichen Bedeutung des Ausbaues des Dortmund—Ems-Kanals bleibt abzuwarten, ob die Finanzlage des Reiches eine baldige Ausführung des Planes gestatten wird.

*

Die Reichsrats-Mitglieder Dr. Lensing und Dr. Brandi haben an den Reichsrat einen Antrag auf Einstellung einer ersten Rate von 10 bis 15 Millionen RM. für den Ausbau des Dortmund—Ems-Kanals in den Reichsetat 1928 gerichtet. In der Begründung des Antrages heißt es: Die Hauptverfrachter, insbesondere die Dortmunder Schwerindustrie, rechnen mit einer beträchtlichen Zunahme der über Emden ein- bezw. ausgeführten Frachtmengen, wenn mit einer Erweiterung des Kanals die technische Möglichkeit hierzu geschaffen und durch die dann verwendbaren größeren Schiffstypen eine bessere Wirtschaftlichkeit erzielt wird. Dazu kommt, daß der obere Teil des Dortmund—Ems-Kanals südlich Bergeshövede den gesamten übrigen Kanalverkehr vom Ruhrgebiet aus über den Mittellandkanal, den Küstenkanal und die Weser sowie vom Rhein mit Kanalstationen zu bewältigen hat. Mit dem weiteren Ausbau des Kanalnetzes, insbesondere Fertigstellung der Verbindung mit der Elbe und Schaffung eines Weges nach Hamburg wird eine außerordentliche Steigerung des Verkehrs eintreten, so daß schon aus diesem Grunde die obere Strecke des Dortmund—Ems-Kanals einen großzügigen Ausbau erfahren muß. / Der Etatentwurf des Reichsverkehrsministeriums sieht eine Restsumme von 140 000 RM. vor zur „Untersuchung der hydrologischen Verhältnisse der Ems und Vorarbeiten zur Erlangung eines Entwurfes für eine Erweiterung des Dortmund—Ems-Kanals". Wie wir erfahren, sind die Vorarbeiten soweit gefördert, daß im nächsten Etatjahr mit dem Ausbau begonnen werden kann. Sollte es nicht nur möglich sein, eine Summe für den Ausbau des Dortmund—Ems-Kanals zur Verfügung zu stellen, so wird beantragt, durch Streckung vorgesehener Kanalbauten Teile von bereits bewilligten Summen zu dem beantragten Zwecke abzuzweigen.

Zur Unterweser-Frage.

Der Reichstag hat am 6. April 1927 folgende Entschließung angenommen:

„Die Reichsregierung zu ersuchen, unverzüglich zu prüfen, in welcher Weise den durch die weitere Vertiefung und Verbreiterung der Unterweser schwer geschädigten Unterweserhäfen geholfen werden kann, und die erforderlichen Mittel spätestens im nächstjährigen Haushalt anzufordern."

Die Entschließung geht von der Annahme aus, daß die Unterweserhäfen — Brake, Nordenham, Bremerhaven und Wesermünde — in besonderem Maße unter einem Rückgang ihres Verkehrs und damit ihres ganzen Erwerbslebens leiden und daß dieser Rückgang durch die weitere Vertiefung und Verbreiterung der Unterweser entstanden und vom Reich auszugleichen sei. / Die Reichsregierung hat stets die Auffassung vertreten, daß die nicht zu bestreitenden Verkehrsrückgänge in den Unterweserhäfen nicht ursächlich durch den Ausbau der Unterweser bedingt seien, daß vielmehr andere Ursachen vorlagen und daß ohne den Ausbau der Unterweser vielleicht ein noch größerer Verkehrsrückgang eingetreten sein würde. Der gesamte Weserverkehr erfahre seine Befruchtung von dem bremischen Handel und dem bremischen Verkehr, und Voraussetzung für sein Gedeihen sei und bleibe die Erhaltung der Zugänglichkeit der Stadt Bremen für den Seeverkehr. Die Belastung der Fonds zum Ausbau der Unterweser durch Maßnahmen zugunsten der Unterweserhäfen konnte bei dieser Grundeinstellung das Einverständnis der verantwortlichen Verwaltung nicht finden. / Der Reichsverkehrsminister hat nun dem Bauausschuß für die Unterweser des Seewasserstraßenbeirats zu seiner Bremer Tagung eine Denkschrift zur Stellungnahme übermittelt. / Auf Grund eingehender Verkehrsstudien und Darstellungen der Entwicklung des See- und Binnenschiffs- sowie des Eisenbahnverkehrs Bremens und der Unterweserorte Bremerhaven, Weser- (Geeste-)münde, Brake und Nordenham findet das Reichsverkehrsministerium den schon immer vertretenen vorgenannten Standpunkt der Reichsregierung in allen Punkten bestätigt.

Leopoldshalls Anschluß an den Mittellandkanal. Die Stadt Leopoldshall hat nach Magdeb. Ztg. mit dem Staat Anhalt einen Vertrag abgeschlossen, wonach die Stadt an den Gestehungskosten der Hafenanlagen des Anschluß-Kanals Bernburg—Leopoldshall des Mittellandkanals beteiligt ist. Mit der Stadt Staßfurt sind Verhandlungen zwecks Gründung eines Zweckverbandes im Gange, dessen baldiges Inkrafttreten erwartet wird.

Zum niederschlesischen Verkehrsprogramm. Der Reichsverkehrsminister hat zu dem von der Arbeitsgemeinschaft niederschlesischer Kammern und Wirtschaftsverbände vor einiger Zeit aufgestellten niederschlesischen Verkehrsprogramm jetzt in einem Schreiben an den Landeshauptmann Stellung genommen. Er betont darin eingangs, daß nach wie vor sein Bestreben darauf gerichtet sei, den schlesischen Provinzen nach Kräften in ihrer bedrängten Lage als Grenzmarken zu helfen und ihnen soweit es möglich erscheine, durch Verbesserung der Verkehrswege oder durch tarifarische Maß-

nahmen Erleichterungen zu verschaffen. Im Hinblick auf die Finanzlage des Reichs hat aber bei Aufstellung des Haushaltsentwurfes für 1928 die größte Sparsamkeit obwalten müssen. Zur Fortführung begonnener Bauten sind die erforderlichen Mittel eingestellt worden, darüber hinaus konnten aber für die Inangriffnahme neuer Bauten Mittel nicht bereitgestellt werden. Zu den auf dem Gebiete der Wasserstraßenpolitik geäußerten Wünschen des niederschlesischen Verkehrsprogramms bemerkt der Reichsverkehrsminister: Der Grunderwerb für das Staubecken Ottmachau ist zum großen Teil getätigt und wird weiter gefördert. Soweit etwa Enteignung erfolgen muß, soll die Entschädigung in möglichst großem Umfange nicht in Geld, sondern in Land erfolgen. Die hierzu erforderlichen gesetzlichen und Verwaltungsmaßnahmen, die im Benehmen mit den zuständigen preußischen Behörden zu bearbeiten sind, werden beschleunigt betrieben. Die Bauarbeiten für die Verlegung der 7,5 km langen Eisenbahn Ottmachau—Patschkau sind bereits seit Anfang des Jahres 1927 in vollem Gange. Die umfangreichen Vorarbeiten für den Baudamm und die damit verbundenen Bauwerke sind beendet. Der Entwurf liegt vor. Die öffentliche Ausschreibung der Erdarbeiten ist erfolgt, als Verdingungstermin ist der 10. Januar 1928 in Aussicht genommen. Die Staudammarbeiten werden im Frühjahr 1928 in großem Maßstabe aufgenommen werden. Die bereits zur Verfügung stehenden bezw. im Haushalt 1928 vorgesehenen Mittel sind ausreichend bemessen. / Die ferner durch das Gesetz vom 30. Januar 1913 angeordneten Verbesserungen der Oderwasserstraße unterhalb Breslau durch den weiteren Ausbau des Stromes werden im Benehmen mit den Behörden der Preußischen landwirtschaftlichen Verwaltung mit allen Mitteln fortgeführt. Für den raschen Baufortschritt waren die außerordentlich hohen und lang andauernden Wasserstände der Oder in den letzten beiden nassen Jahren sehr nachteilig. Zurzeit werden aber die für die Wasserbauarbeiten günstigen Herbstmonate mit allen Kräften ausgenutzt. Im Verkehrsprogramm wird unter 4 (2. Abs.) bezweifelt, daß die im Gange befindlichen baulichen Maßnahmen die Erreichung des Zieles der Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit Schlesiens auf dem Berliner Markte nach Fertigstellung des Mittellandkanals noch sicherzustellen vermöchten. Gerade diese zweifellos sehr wichtige Frage hat seinerzeit bei den Beratungen des Preußischen Parlaments über den Mittellandkanal eine wesentliche Rolle gespielt und dazu geführt, daß die angeführten Verbesserungen der Oderwasserstraße in Angriff genommen wurden. Die von privater Seite aufgestellten Entwürfe für eine Schiffsverbindung der Oder und Elbe verfolgen im wesentlichen zwei Linien. Der Elbe—Oder-Kanal soll unmittelbar von der Oder bei Maltsch oder Aufhalt über Senftenberg nach der Elbe zwischen Torgau und Riesa führen, während der Elbe—Spree—Oder-Kanal eine Verbindung der Elbe mit der Oder über Senftenberg, Beeskow, Oder-Spree-Kanal und weiter durch einen neuen Abstieg nach Frankfurt a. O. herstellen soll. Die erste Straße würde, abgesehen von der Schiffsverbindung selbst, den Vorteil etwaiger Wasserführung aus dem Bober und seinen Talsperren zur Oder mit sich bringen. Es bedarf noch eingehender Untersuchungen, ob eine Wirtschaftlichkeit des einen oder anderen dieser Pläne oder eines Teiles von ihnen nachgewiesen werden kann.

Verlängerung des Frachtenausschusses für die Oder. Am 28. Dezember 1927 wurde das Abkommen über den Frachtenausschuß für die Oder vom 6. September 1927 bis zum 30. Juni 1928 verlängert. Es ist vorgesehen, seine Gültigkeit bis zum 31. Dezember 1928 auszudehnen. Es haben sich alle früher dem Frachtenausschuß angehörigen Firmen (einige kleine Spediteure sind inzwischen ganz verschwunden oder bedeutungslos geworden) dem Frachtenausschuß wieder angeschlossen.

*

Regulierung der Inster.

Der Landwirtschaftsminister hat auf eine Anfrage des Landtagsabgeordneten Dr. Grzimek bezüglich Regulierung der Inster folgende Antwort erteilt:

Der Ausbau des rund 57 Kilometer langen Unterlaufs der Inster von Skaticken bis Insterburg zur Regelung der Wasserverhältnisse für das anliegende breite Wiesental ist an der Hand aufgestellter Entwürfe schon wiederholt Gegenstand von Verhandlungen mit den Beteiligten, zuletzt im September 1926, gewesen. Die Beteiligten haben sich aber wegen der hohen Kosten zumeist ablehnend verhalten. Dazu kommt insbesondere, daß gegen den Ausbau der Inster, die sich zusammen mit der Angerapp zum Pregel vereinigt, ernste Bedenken mit Rücksicht auf die zu erwartenden nachteiligen Einwirkungen auf die an sich schon ungünstigen Wasserverhältnisse im Pregel- und Deimegebiet bestehen. Es ist daher zunächst angezeigt, eine gemeinsame Grundlage für die Regelung der Verhältnisse in den Niederungen der Inster, der Angerapp, des Pregels und der Deime zu finden. Zu diesem Zwecke ist für 1928 die Einrichtung einer besonderen Bauabteilung vorgesehen, wozu die erforderlichen Mittel angefordert sind. Die von der Bauabteilung zu führenden Untersuchungen und aufzustellenden Pläne werden auch über die für das Gebiet der Inster angezeigten und möglichen Maßnahmen Aufschluß geben.

Die Verwertung der Mainkraftwerke der Rhein—Main—Donau A.-G. Die vereinigten Ausschüsse des Aufsichtsrates der Rhein—Main—Donau A.-G. beschäftigten sich in der Sitzung vom 29. 12. 1927 mit der Verwertung der elektrischen Arbeit, die aus den von der Rhein—Main—Donau A.-G. im Zuge der Mainkanalisierung von Aschaffenburg bis Würzburg zu erbauenden Kraftwerken gewonnen wird. Bekanntlich war es dem Vorstande der Rhein—Main—Donau A.-G. gelungen, unter Vorbehalt der Zustimmung der Aufsichtsratsausschüsse einen Vertrag mit dem Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätswerk abzuschließen, der der Rhein—Main—Donau A.-G. außerordentlich günstige Bedingungen für die Stromverwertung auf 99 Jahre sicherte. Da die bayerische Staatsregierung nunmehr erklärte, daß sie auf Grund des Konzessionsvertrages mit der Rhein—Main—Donau A.-G. das Bayernwerk veranlaßt habe, anstelle des Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätswerkes in den Vertrag mit der Rhein—Main—Donau A.-G. voll einzutreten und den gesamten tatsächlich anfallenden elektrischen Strom abzunehmen, sowie daß der bayerische Staat für Erfüllung der Verpflichtungen des Bayernwerks der Rhein—Main Donau A.-G. gegenüber die Bürgschaft übernehme, wurde der Vorstand der Rhein—Main—Donau A.-G. durch Beschluß der Aufsichtsratsausschüsse angewiesen, mit dem Bayernwerk einen im Wortlaut bereits vorliegenden Vertrag über die Verwertung der Mainkraftwerke abzuschließen. Vorstand und Aufsichtsrat des Bayernwerks haben diesem Vertrag bereits zugestimmt. Durch diesen Vertrag wird die Rhein—Main—Donau A.-G. von jedem finanziellen Risiko aus der Erbauung der Kraftwerke vollständig freigestellt; nach Tilgung der Anlagekosten sind ihr weitere Erträge gesichert, die genügen, um auch die Kosten der Herstellung der Schiffahrtsanlagen in angemessener Zeit zu tilgen und die von Reich und Bayern gegebenen Darlehen zurückzuzahlen. **Damit ist der mehrjährige Streit über die Wirtschaftlichkeit des Ausbaues der Mainkraftwerke im Sinne der Auffassung des Vorstandes der Rhein—Main—Donau A.-G. entschieden und der weitere Vortrieb der Großschiffahrtsstraße gesichert:** die Voraussetzungen für die Gründung der Rhein—Main—Donau A.-G. sind neuerdings als richtig bestätigt worden.

AUSLÄNDISCHE BINNENSCHIFFAHRT

Ausbau der belgischen Wasserstraßen. Die Dtsch. Bergw. Ztg. Essen teilt einige Zahlen aus dem Haushaltsplan Belgiens für das Jahr 1928 mit, die auch in deutschen Bergbaukreisen Beachtung verdienen. So sind eingesetzt eine Million Franken zur Verbesserung des Kanals Lüttich—Maastricht und außerdem 300 000 Franken zur Verstärkung der Deiche zwischen Lüttich und der niederländischen Grenze oberhalb Maastricht, drei Millionen Franken auf einen Gesamtkredit von 87 Milionen Franken zur Verbesserung der Schiffahrtsstraße zwischen Maastricht und 's Hertogenbosch, soweit dieselbe über belgisches Hoheitsgebiet verläuft, nämlich zwischen Smeermass und Bocholt an der belgisch-holländischen Grenze, 13 Milionen Franken zum Ausbau des Maas—Schelde-Kanals zwischen Bocholt und Heerenthals auf einen Gesamtkredit von 80 Millionen Franken, vier Millionen Franken zur Erbreiterung und Vertiefung des Kanals zwischen Heerenthals und Antwerpen, um diesen Kanal für 1350 t-Schiffe fahrbar zu machen, und endlich drei Millionen Franken auf einen Gesamtkredit von 300 Millionen Franken zwecks Vorarbeiten an dem Trajekt Lüttich—Hasselt, für eine unmittelbare Wasserstraßenverbindung Lüttich—Antwerpen. Wie man sieht, dienen fast alle diese Ausgaben dazu, um das Campine-Becken wirtschaftsgeographisch sowohl dem Meere wie auch den Niederlanden und dem Lütticher Industriebezirk näher zu bringen.

Monatsbericht aus den Donauländern. Die erste Wiener Haupttagung der Internationalen Donaukommission hatte ein umfangreiches Arbeitsprogramm durchzuführen. Die Kommission genehmigte das von der bulgarischen Regierung vorgelegte Projekt eines Dammbaues an der Donau zwischen den Mündungen der Flüsse Isker und Vid. Der Vorschlag, die Schiffahrtsgebühren im Eisernen Tor-Kanal zu überprüfen bezw. zu ändern, wurde abgelehnt; hingegen nahmen die navigatorischen und verwaltungstechnischen Angelegenheiten des Eisernen Tores breiten Raum in den Verhandlungen ein. Die Budgets des Schiffahrtsdienstes im Eisernen Tor und des Generalsekretariats der Kommission in Wien wurden genehmigt, ebenso die Quoten, die jeder vertretene Staat zu den Verwaltungskosten der Kommission beizutragen hat. Die nächste Haupttagung wird am 4. Juni 1928 beginnen. Im Laufe dieser für einmonatliche Dauer vorgesehenen Session soll in erster Linie die endgiltige Aufstellung des Sonderdienstzweiges für das Eiserne Tor erfolgen.

*

Die mit großer Spannung erwartete Entscheidung des Internationalen Gerichtshofes im Haag in Angelegenheit der Europäischen Donaukommission ist nunmehr gefallen. Der Völkerbund hatte sich bekanntlich um ein Gutachten in diesem Streitfall zwischen Rumänien einerseits, der Europäischen Donaukommission, England, Frankreich und Italien andererseits an den Haager Gerichtshof gewandt. Dieser sprach sich nun gegen die rumänische Auffassung aus, indem er erklärte, die Kommission besitze in dem umstrittenen Sektor Galatz—Braila dieselben Befugnisse wie stromabwärts von Galatz. Diese Befugnisse erstrecken sich laut der Haager Entscheidung ohne Unterbrechung über die gesamte Seedonau mit Einschluß des Hafens von Braila. Mit Ausnahme des rumänischen Mitgliedes des Gerichtshofes haben alle Mitglieder dieser wichtigen Entscheidung zugestimmt. Sie wurde sogleich dem Völkerbund übermittelt.

Die Donau-Regulierungskommission in Oesterreich wurde aufgelöst, nachdem sie ihre Aufgabe im wesentlichen beendet hatte. Die Erhaltung der bestehenden Stütz- und Dammbauten, die nicht nur für den Wiener Hafen, sondern ebenso auch für die Stadt selbst von grundlegender Wichtigkeit ist, wird durch die Bildung einer „Donau-Hochwasserschutz-Konkurrenz" gesichert werden, der auch die Verwaltung des Wiener Donaukanals obliegen soll.

*

Die lange dauernden und überraschend schwierigen Verhandlungen über eine Verpachtung von Umschlagsplätzen im Wiener Hafen an die Tschechoslowakische Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft einerseits und von Umschlagsplätzen im Hafen von Preßburg (Bratislava) an die D. D. S. G. (Oesterr. Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft) andererseits sind nun endlich zu einem abschließenden Ergebnis gelangt. Die Gemeinde Wien verpachtet an die tschechoslowakische Gesellschaft Grundstücke im Wiener Hafen auf 25 Jahre. Ferner erwirbt die tschechoslowakische Gesellschaft von der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft (der Tochtergesellschaft der beiden führenden österreichischen und ungarischen Gesellschaften) die auf den erwähnten Grundstücken errichteten Baulichkeiten im Werte von 5,9 Millionen tschech. Kronen. Andererseits verpachtet die tschechoslowakische Gesellschaft Umschlagsplätze in Preßburg gleichfalls für 25 Jahre an die D. D. S. G.

*

Im Hafen von Preßburg (Bratislava), Tschechoslowakei, verursachte ein Eisstoß erhebliche Verluste durch Beschädigung mehrerer Kräne und Elevatoren sowie zweier Tankschiffe und zahlreicher Warenboote.

*

Zwischen der Tschechoslowakei und Ungarn finden Verhandlungen über den zwischenstaatlichen Schiffsverkehr statt, die sich auf Fragen der Strompolizei, der Wasserrechte, der Grenzzeichen, der Fischerei usw. beziehen.

*

Das staatliche Binnenschiffahrtsunternehmen Jugoslawiens, die „Flußschiffahrt SHS" verfügt nach ihrem soeben veröffentlichten Bericht über 73 Dampfer, hiervon 52 Zug- und 21 Fahrgastdampfer, ferner über 475 Warenboote. Hiervon sind ständig außer Betrieb 15 Dampfer und 135 Warenboote. Die in Betrieb stehenden Verkehrsmittel befinden sich durchwegs in recht schlechtem Zustand; mit ihrer Hilfe werden 8 Fahrgastlinien aufrecht erhalten und sind in der Berichtszeit vom 1. Januar 1926 bis 31. März 1927 830 435 t Waren befördert worden. Von den 57 Agentien des Unternehmens befinden sich 2 in Deutschland. Die Geschäftstätigkeit leidet unter dem allzu geringen Umfang der Ausfuhr und unter der allgemein ziemlich ungünstigen Wirtschaftslage des Landes.

*

In jugoslawischen Binnenschiffahrtskreisen besteht die Absicht, auf eine Fusion der „Flußschiffahrt SHS" mit der kleineren „Serbischen Schiffahrtsgesellschaft" zwecks Erzielung größerer Rentabilität hinzuwirken.

*

Die bulgarischen Staatsbahnen haben für die Zeit des winterlichen Stillstands der österreichischen Kabotage zwischen den bulgarischen Donauhäfen eine provisorische Schiffsverbindung im betreffenden Stromgebiet ins Leben gerufen.

Der bulgarischen Eisenbahn- und Hafendirektion ist eine Aufforderung der kartellierten deutsch-österreichisch-ungarischen Schiffahrtsgesellschaften zugegangen, im Hafen von Lom moderne Verladevorrichtungen bereitzustellen.

*

Der jetzt zu Rumänien zählende Hafen von Basiasch (Bazias) ist während des Krieges vollständig zerstört worden. Er wird jetzt neu erbaut; die rumänische Regierung hat zu diesem Zweck einen außerordentlichen Kredit angefordert. Basiasch wird damit der höchste bergwärts gelegene Donauhafen Rumäniens werden. Seine Wiederverwendung ist für die Ausfuhr der Metallproduktion des Banats notwendig geworden. Da Basiasch hart an der jugoslawischen Grenze liegt, strebt Rumänien gleichzeitig ein Uebereinkommen mit Jugoslawien über den Grenzverkehr bei Basiasch an.

*

Ab März d. J. werden die Sulinakanaltaseen ermäßigt. Es werden dann pro NRT nur 3,70 statt 4,20 Goldfranken durch die Europäische Donaukommission eingehoben, wobei Dampfer, die mehr als einmal im Jahr den Sulinakanal durchfahren, noch 20% Ermäßigung genießen; ferner werden jenen Dampfern, welche in der Donau auf nicht mehr als 23 Fuß geladen haben, weitere Nachlässe gewährt, wenn sie wegen zu geringer Wassertiefe des Kanals in Sulina ableichtern müssen. Damit ist die Gefahr einer mangelnden Rentabilität beim Einlaufen in die untere Donau wesentlich verringert.

Dr. F. W.

Schiffahrts-Agentien in Linz. Die in Z. f. B. 1/1928, 14 im „Monatsbericht aus den Donauländern" veröffentlichte Notiz entspricht, wie uns von zuständiger Stelle mitgeteilt wird, nicht in allen Punkten den Tatsachen. Auch nach Abschluß der Vereinbarungen zwischen dem Bayerischen Lloyd, Regensburg, der I. Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft, Wien, der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Wien und der Kgl. Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrts A.-G., Budapest unterhalten sämtliche der vorgenannten Donau-Schiffahrts-Gesellschaften eigene Agentien in Linz.

Zuwachs der Donauflotte. Am 15. 12. 27 hat die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Wien am Landungsplatz Wien-Praterkai den auf ihre eigene Werft erbauten Zugdampfer „Schonka" in Dienst gestellt. Die Benennung erfolgte zu Ehren des langjährigen Präsidenten der Gesellschaft, Sektionschef a D.. Dr. Franz Schonka. Auf der österreichischen Donaustrecke vermag der Dampfer 5 Warenboote mit 2000 t, auf der Mitteldonau 14 Warenboote mit 5600 t Gesamtladung gegen den Strom zu ziehen. Die Besatzung besteht aus 22 Mann.

Zum Entwurf eines tschechoslowakischen Binnenschiffahrtsgesetzes.

Der Elbe-Verein in Außig hat im Anschluß an einen Vortrag von Dr. Richard Polluk, Außig, eine Entschließung zum Entwurf des tschechoslowakischen Binnenschiffahrtsgesetzes gefaßt, die wir im Wortlaut auszugsweise folgen lassen:

„Die am 7. Dezember 1927 tagende Versammlung des Elbe-Vereins in Außig begrüßt die geplante gesetzliche Regelung der Rechtsverhältnisse der Binnenschiffahrt, womit einem jahrzehntelang geäußerten Wunsche entsprochen wird. Sie begrüßt insbesondere die Einführung der Schiffsregister, da hierdurch ein langersehntes Bedürfnis der Schiffahrtsunternehmer berücksichtigt wird. Es besteht jetzt die Möglichkeit, daß der Niedergang der freien Privatschiffahrt und des Schiffbaugewerbes, der zu einer fast vollständigen Vernichtung dieser überaus wichtigen Wirtschaftszweige geführt hat, endlich Einhalt geboten wird. Wenn jedoch das Gesetz diese Wirkung haben soll, so ist es unerläßlich, daß die Bestimmung des § 132, wonach für das Stromgebiet der Elbe nur ein einziges Register beim Handelsgerichte in Prag errichtet werden soll, abgeändert wird.

Die Schiffsregister sollen eine Grundlage für den Bau- und Betriebskredit bilden. Dazu ist die unmittelbare rasche und leichte Zugänglichkeit für die Schiffseigner und für die kreditgewährenden Faktoren notwendig. Dies wäre aber bei der Zentralisierung des Schiffsregisters in Prag zum größten Teile unmöglich gemacht. Die Schiffseigner und Schiffsinteressenten des größten Teiles der Elbestrecke würden überhaupt nicht einmal die Möglichkeit haben, sich selbst über die sie interessierenden Verhältnisse zu informieren. Sie würden auf fremde, oft kostspielige und zeitraubende Hilfe angewiesen sein. Das Blatt, welches das rechtliche Schicksal ihres wertvollsten, oft ihres einzigen Besitztumes darstellen soll, würde in einer fernen Stadt in einer ihnen unverständlichen Sprache geführt und statt daß sie mit dem Vorstandsmitgliede des Kreditinstitutes, welches bereit wäre, auf das Schiff Kredit zu gewähren, einfach und leicht in die nahe Stadt fahren können, um sich über die wichtigsten Merkmale des Schiffes zuverlässig zu informieren, so daß die Kreditangelegenheit auf Grund dieser Information schon in der nächsten Vorstandssitzung des Kreditinstitutes behandelt, die Eintragung des Pfandrechtes vorgenommen und das Geld ausbezahlt werden könnte, würde nun ein mühseliges, langwieriges und kostspieliges Korrespondieren, Reisen, Uebersetzen notwendig sein.

Die schon durch die Elbeschiffahrtsakte vom Jahre 1821 geschaffenen Elbezollgerichte, welche durch die Elbeschiffahrtsakte vom Jahre 1923 als Elbeschiffahrtsgerichte aufrechterhalten und ausgestaltet wurden — Bezirksgerichte Karolinental, Kralup, Melnik, Raudnitz, Leitmeritz, Lobositz, Außig, Tetschen —, erscheinen sowohl wegen ihrer Lage, als auch wegen der sich bei ihnen in Schiffahrtsangelegenheiten bildenden Fachkunde für die internationalisierte Moldau- und Elbestrecke Prag—Landesgrenze ganz gewiß wie geschaffen zur Führung von Schiffsregistern.

Wenn aber der Einrichtung der Schiffsregister bei allen diesen Gerichten unüberwindliche Schwierigkeiten entgegenstehen sollten, so wäre ein praktischer Ausweg darin zu erblicken, daß für das Stromgebiet der Elbe ein Bezirksgericht von Groß-Prag, ferner das Bezirksgericht Melnik und das Bezirksgericht Außig mit der Führung der Register betraut werden.

Nicht gering dürfen auch die sprachlichen Schwierigkeiten, die mit der geplanten Regelung verbunden wären, eingeschätzt werden.

Soll also das Gesetz wirklich der seit Jahrzehnten stattfindenden Abwanderung der freien Privatschiffahrt und des Schiffbaugewerbes Einhalt tun und den Beginn einer neuen Entwicklungsperiode bedeuten, so muß der unmittelbare Verkehr zwischen Interessenten und Register ermöglicht werden und dies ist nur durch die Dezentralisierung der Registerführung in der oben angegebenen Weise möglich.

RECHTSFRAGEN DER BINNENSCHIFFAHRT

Der amtlich bestellte Sachverständige nach BSchG. § 61.

Nach BSchG. § 61 können gegen den Frachtführer Ansprüche wegen einer Beschädigung oder Minderung des Frachtgutes nach dessen Annahme durch den Empfangsberechtigten nur dann geltend gemacht werden, wenn eine Feststellung des Zustandes des Frachtgutes durch *„amtlich bestellte Sachverständige"* erfolgt ist. Bei Nichtinnehaltung dieses Verfahrens sind alle etwaigen Ansprüche aus einer solchen Beschädigung oder Minderung des Frachtgutes gegenüber dem Frachtführer erloschen.

Nach der einheitlichen Rechtsprechung, die in Uebereinstimmung mit der Ansicht der Rechtslehre auch bei Vornahme der Verwiegung auf einer automatischen Waage durch einen vereidigten Wäger die Hinzuziehung eines amtlich bestellten Sachverständigen verlangt, wenn Ansprüche gegen den Frachtführer wegen einer Beschädigung oder Minderung des Frachtgutes erhalten bleiben sollen, ist es erklärlich, daß in den letzten Jahren diese Frage in den Rechtsstreitigkeiten fast gar keine Rolle mehr spielte. Es wurde daher nur selten im Prozeß von den Empfängerfirmen ein solcher Einwand erhoben. Um so befremdender ist es, daß die Industrie- und Handelskammer zu Berlin in einem neueren Gutachten vom 11. November 1927, erstattet in einer Prozeßsache vor dem Amtsgericht Berlin-Mitte (226 C. 3703. 26.) diese längst erledigte Frage anscheinend noch einmal aufrollen will. Es wird nämlich in diesem Gutachten folgendes ausgeführt:

„Der vereidete Wäger ist rein auf Verwiegungen beschränkt. Insofern eine, von ihm vorgenommene Feststellung des Gewichtes eines Ladungsgutes geeignet ist, die Fragen der Beschädigung oder Minderung des Ladegutes klären zu helfen, kann der vereidigte Wäger als amtlich bestellter Sachverständiger im Sinne des § 61 BSchG. angesehen werden; aber nur in dieser Beschränkung. Gutachten über Beschädigung und Minderung darf er u. E., insbesondere unter bezug auf seine amtliche Bestellung als Wäger nicht abgeben, da ihm dazu schon die branchenmäßige Vorbildung in den meisten Fällen fehlen wird."

Aus dem Gutachten ist nicht klar ersichtlich, ob die Handelskammer nunmehr in Widerspruch zu der allgemeinen Ansicht in Rechtslehre und Rechtsprechung die Auffassung vertreten will, daß bei einer Verwiegung des Frachtgutes auf einer automatischen Waage durch einen vereidigten Wäger die Hinzuziehung eines amtlich bestellten Sachverständigen zur Erhaltung von Ansprüchen gegen den Frachtführer nicht mehr erforderlich sein soll. Anscheinend ist dies nicht die Auffassung der Handelskammer. Denn die Ausführungen, der vereidete Wäger sei rein auf Verwiegungen beschränkt und dürfe Gutachten über Beschädigung und Minderung des Frachtgutes unter Bezug auf seine amtliche Bestellung als Wäger nicht abgeben, lassen den Schluß zu, daß die Berliner Handelskammer die Hinzuziehung eines amtlich bestellten Sachverständigen auch weiterhin in einem solchen Falle für erforderlich erachtet. Der übrige Inhalt des Gutachtens ist jedoch unverständlich. Denn entweder ist der vereidete Wäger ein amtlich bestellter Sachverständiger im Sinne des § 61 BSchG., oder er ist es nicht. Billigt man ihm die Berechtigung zur Vornahme der Kontrolle hinsichtlich des Zustandes des Frachtgutes zu, so wäre selbstverständlich die Hinzuziehung eines weiteren „amtlich bestellten Sachverständigen" überflüssig. Im anderen Falle kann der vereidete Wäger auch insoweit nicht als amtlich bestellter Sachverständiger angesehen werden, als „eine von ihm vorgenommene Feststellung eines Gewichtes eines Ladungsgutes geeignet ist, die Fragen der Beschädigung oder Minderung des Ladegutes klären zu helfen." Die in dem Gutachten geäußerte Ansicht der Berliner Handelskammer steht auch im Widerspruch zu der von den beteiligten Verkehrskreisen gehandhabten Uebung. Jedenfalls stehen die als Frachtführer interessierten Kreise auf dem Standpunkt, daß der vereidete Wäger weder allgemein noch in beschränktem Umfange für die Vornahme einer Kontrolle im Sinne des § 61 BSchG. zuständig ist. Die Schiffahrttreibenden können sich mit einer anderen Handhabung auch aus dem Grunde nicht einverstanden erklären, weil der vereidete Wäger in der Regel in einem Arbeitsverhältnis zu der Empfängerin bezw. der von dieser beauftragten Abladerin steht, so daß eine sichere und unparteiische Grundlage durch die Verwiegung nicht gewährleistet ist. Es bestand nach Ansicht der Schiffahrttreibenden auch keinerlei Veranlassung, die Stellung des vereideten Wägers anders als bisher auszulegen. Denn die Rechtslehre und Rechtsprechung sind in dieser Frage übereinstimmend der gleichen Ansicht. Es bestehen ferner aus den angeführten Gründen die größten Bedenken, dem vereideten Wäger die Stellung eines amtlich bestellten Sachverständigen im Sinne des § 61 BSchG. zu verleihen; endlich ist das angezogene Gutachten auch kaum geeignet, die im Interesse aller Beteiligten notwendige Rechtssicherheit auf diesem Gebiete zu fördern. (Vgl. auch Z. f. B. 10/1927, 444.)

R.-A. O. Vortisch, Berlin.

Rechtsnatur des Schleppvertrages. Durch Vertrag sollte ein Rheinkahn von Kiel nach Rotterdam geschleppt werden. Die Schleppfahrt verlief ungünstig, weil der Beklagte einen zu schwachen Schlepper (Möwe) gestellt hatte. Die Beklagte wurde verurteilt, den Schaden, der dem Kläger hierdurch entstanden war, zu tragen. Die Revision gegen das Urteil des OLG. Kiel hatte keinen Erfolg. Den Gründen der reichsgerichtlichen Entscheidung vom 22. 3. 1927 III 218/26 entnimmt die „Verkehrsr. Rundschau": Die Revision macht geltend, wenn auch Kapitän und Mannschaft der „Möwe" während der Schleppreise vertragsgemäß als Angestellte des Reeders des geschleppten Kahnes zu gelten gehabt hätten, so sei doch nicht eine Dienstleistung schlechthin, sondern ein durch eine Dienstleistung herbeizuführender Erfolg, nämlich die Ueberführung des Kahnes nach Rotterdam im Vertrage übernommen. Darin sei nach RGZ. Bd. 59 S. 308 und Bd. 62 S. 212 ein Werkvertrag zu erblicken, für den die kurze Verjährung von sechs Monaten im Sinne des § 638 BGB. Platz greife.

Der Revision ist zuzugeben, daß der Wortlaut des Schreibens der Beklagten vom 24. Oktober 1922 besagt, sie habe das Abschleppen des Kahnes nach Rotterdam übernommen, und daß die allgemeinen Bedingungen das Schleppen von Schiffen als Dienstvertrag bezw. Werkvertrag bezeichnen. Dies hat das BerGr. auch nicht verkannt, es weist aber zutreffend darauf hin, daß die Beklagte weder selbst, noch durch ihre Leute Dienst geleistet hätten und sie auch die Herbeiführung eines Erfolges nicht übernommen habe; sie habe mit dem Schleppdampfer nur die fortbewegende Kraft des Schleppzuges zur Verfügung gestellt. Hiernach fehlt es gerade an dem wesentlichen Merkmal eines Werkvertrages, „daß die Herbeiführung eines Erfolges übernommen ist". Wenn die Revision sich auf den Standpunkt stellt, daß jeder Schleppvertrag ein Werkvertrag ist, so verkennt sie damit den Inhalt der von ihr angezogenen Entscheidungen. Gerade in RGZ. Bd. 59 S. 308 ist ausdrücklich betont, es sei Auslegung des Vertrages im Einzel-

falle, was nach Lage der Umstände als gewollt anzusehen sei. Und diese und die weitere Entscheidung RGZ. Bd. 62 S. 212 nehmen Werkvertrag nur an, weil in den betreffenden Fällen die Herbeiführung eines Erfolges zugesagt gewesen sei. Mit Recht hat also das BerGr. die Annahme eines Werkvertrages für den vorliegenden Fall abgelehnt. (Vgl. auch die in Z. f. B. 9/1927, 379 mitgeteilte Reichsgerichts-Entscheidung VI 638/27.)

Zuschläge zu dem gesetzlichen Liegegeld. Gutachten der Industrie- und Handelskammer zu Berlin: Handelsüblich werden im Falle rechtzeitiger Kündigung der Löschzeit durch den Frachtführer nach § 51 Absatz 2 des BSchG. Zuschläge zum gesetzlichen Liegegeld erhoben. Ein Handelsgebrauch, nach welchem allgemein 100 v. H. Zuschlag erhoben wird, läßt sich nicht feststellen. Es ist die Art der Ware und die Eigenart des Stromes zu berücksichtigen. (C 27 114/27 XII A 9.)

Schleppbedingungen. Gutachten der Industrie- und Handelskammer zu Berlin: Jedem Schiffseigner und jedem Steuermann ist bekannt, daß die Schleppunternehmer das Schleppen von Kähnen nur unter den sogenannten Schleppbedingungen ausführen. Die jeweiligen auf den betreffenden Flußläufen üblichen Schleppbedingungen sind daher nach kaufmännischer Auffassung auch dann maßgebend, wenn sie nicht durch Schleppschein oder in anderer Weise zum Vertragsbestandteil gemacht worden sind.

Aufwertung von Restbaugeldern. Bei der Aufwertung von Restkaufgeldern von Grundstücken wie Schiffen pflegen Aufwertungsstellen und Gerichte den heutigen Wert des Gegenstandes der Berechnung der Höhe der Aufwertung zugrunde zu legen. Dem ist das Reichsgericht in einem für die Schiffahrt interessanten Falle entgegen getreten (J. W. 1927 S. 2913). Dort hatte ein Bauunternehmer auf Aufwertung einer Hypothek geklagt. Das Gericht hat festgestellt, daß das Haus heute 30 000 RM. wert sei. Der Bauherr hatte das Haus aber in der Inflationszeit gebaut und dafür dem Werte nach 4535 GM. bezahlt. Der Bauunternehmer verlangte die höchst möglichste Aufwertung, weil der Bauherr dem Goldwert nach nur den 6. Teil dessen schuldig geworden sei, was er erhalten habe. Das Reichsgericht ist dem aber nicht gefolgt. Es steht auf dem Standpunkt, daß es nicht ausschlaggebend auf den gegenwärtigen Wert der Sache, des Hauses, des Schiffes, ankommt, sondern auf den Wert der Leistungen des Bauunternehmers zur Leistungszeit. Während der Bauzeit wären die Sachleistungen im Verhältnis zum Papiermarkwert ganz unverhältnismäßig niedrig bewertet worden, so daß auch seitens des Bauunternehmers überaus billig gebaut werden konnte. In der Tat sind die Werterhöhungen auf dem Baumarkt nur allmählich der Geldentwertung gefolgt. Aus dem jetzigen Wert der fertigen Sachen lassen sich also sichere Schlüsse auf den Wert der einzelnen Leistungen des Bauunternehmers während der Bauzeit nicht ziehen.

So das Reichsgericht. Es ergibt sich hieraus, daß der Schiffsbaumeister sich nicht darauf berufen kann, daß der Schiffseigner heute einen ungeheuren Wert in der Hand habe, für den er einen Pappenstiel nur bezahlt hätte. Er darf nicht vergessen, daß auch der Bauunternehmer damals verhältnismäßig sehr billige Löhne bezahlte und auch ihn die Materialien einen Preis kosteten, der mit heutigen Werten absolut nicht zu vergleichen ist. Wenn also dem Bauunternehmer, sagen wir Schiffsbaumeister, eine Aufwertung zuzubilligen ist, so muß immer hierbei ausgegangen werden von dem Geldwert des damals vereinbarten Preises, während der heutige Wert dem Werftbesitzer nicht zugute kommen kann, da auch der Wert seiner Leistung und seiner Ausgaben in der Inflationszeit mit dem heutigen Wert des fertigen Schiffes nicht verglichen werden kann.

R.-A. u. Notar Dr. Jony Schneider, Breslau.

Beschädigung des Schiffes während der Durchfahrt durch eine staatliche Schleuse; Mitverschulden des Schiffers. In einer in der „Verkehrsr. Rundschau" mitgeteilten Entscheidung vom 19. 10. 1927 — I 87/27 — hat das Reichsgericht festgestellt: Der verantwortliche Leiter einer staatlichen Schleuse ist der Fiskus, der im Interesse der einzelnen Benutzer der Schleuse für einen sachgemäßen und geregelten Schleusenbetrieb zu sorgen hat. Ist dem Vertreter des Fiskus, dem Schleusenmeister, auch die Erhebung der Schleusengebühren übertragen, so bildet demnach die Beaufsichtigung der Schleusungen seine Hauptaufgabe. Der Schiffer handelt grob fahrlässig, wenn er während der Durchschleusung seinen Kahn verläßt, denn es ist seine Pflicht, vor der Erledigung der Schleusenabfertigung für die Sicherheit seines Kahnes zu sorgen. (§ 839 BGB., Art. 77 EinfG. z. BGB., § 1 Preuß. G. v. 1. 8. 1908, §§ 254, 831 BGB., § 3 BSchG.)

Austritt aus einer Schiffseigner-Genossenschaft. Der Austritt aus einer Schiffseigner-Genossenschaft ist im Gesetz geregelt, er kann nicht durch Vertrag erweitert werden. Die in der Satzung dem Vorstand gewährte Strafbefugnis ist gültig. (§§ 24, Abs. 2, 42 Genossenschaftsgesetz.) (Urteil des Hanseatischen Oberlandesgerichtes, Hamburg, v. 26. 10. 1927, Bf. I 184/27, mitgeteilt in der „Verkehrsr. Rundschau".)

Um die Kompetenzen der Europäischen Donaukommission.

Bekanntlich schwebten zwischen Rumänien einerseits, England, Frankreich und Italien andererseits Differenzen wegen des Umfanges der Befugnisse der Europäischen Donaukommission. Die Angelegenheit wurde dem Internationalen Gerichtshof im Haag unterbreitet, der sich zugunsten der Auffassung der drei Großmächte aussprach, indem er erklärte, *daß die Europäische Donaukommission in der umstrittenen Sektion Galatz-Braila dieselben Befugnisse besitze wie stromabwärts von Galatz und daß diese Befugnisse sich ohne Unterbrechung über die Süddonau mit Einschluß des Hafens von Braila erstrecken.* (Siehe auch Z. f. B. 1/1927, 9; 11/1927, 498.)

Der Umstand, daß die dem Völkerbundsrat übermittelte Entscheidung des Internationalen Gerichtshofes im Haag mit 9 Stimmen gegenüber der einen Stimme des rumänischen Mitgliedes des Gerichtshofes gefaßt wurde, hat, so schreibt der Korrespondent der „Germania" aus Wien, in Rumänien recht abfällige Beurteilung gefunden. Man weist vornehmlich darauf hin, daß „die Großen wieder einmal die Kleinen verkauft" hätten, weil die Interessen der drei Mächte doch relativ geringfügig seien, gegenüber jenem großen Interesse, das die rumänische Regierung an jenem Teil der Donau haben müsse, der beiderseits von rumänischem Staatsgebiet eingesäumt ist. Daß bei dieser Kritik die vollständige Objektivität des Haager Gerichtshofes unberechtigterweise in Frage gezogen wird und daß die Interessen der Großmächte diesfalls mit dem gesamteuropäischen Interesse der Donau zusammenfallen, kann nicht unbemerkt gelassen werden.

Internationale Verkehrsabkommen von Barcelona und Genf. Das Abkommen und Statut über die Freiheit des Durchgangsverkehrs (Barcelona, 20. 4. 1921) ist bislang ratifiziert worden von Albanien (1921), Belgien (1927), Bulgarien (1922), Dänemark (1922), England nebst Neuseeland und Indien (1922), Estland (1923), Finnland (1923), Frankreich (1924), Italien (1922), Japan (1924), Lettland (1923), Norwegen (1923), Oesterreich (1923), Polen (1924), Rumänien (1923), Schweden (1925), Schweiz (1924), Tschechoslowakei (1923).

DIE BETRIEBSLAGE DER DEUTSCHEN BINNENSCHIFFAHRT IM MONAT DEZEMBER 1927

Rhein Die Rheinschiffahrt stand im Berichtsmonat unter dem Zeichen vielfacher Schwierigkeiten, die in erster Linie durch die Witterung hervorgerufen wurden. In der ersten Monatshälfte führte das ständig fallende Wasser in Verbindung mit häufigem Nebel und den kurzen Tagen zu einer außerordentlichen Verlangsamung der Anfuhr von Brennstoffen zum Oberrhein. Hierüber beunruhigt und besorgt um ausreichende Zuteilung, rief die Händlerkundschaft in erhöhtem Maße ab, wodurch das Verladegeschäft anfänglich vielversprechend angeregt wurde. Das gegen Monatsmitte einsetzende Schnee- und Frostwetter machte dem jedoch nach und nach ein Ende und brachte den ganzen Verladebetrieb fast zum Erliegen. Dazu kam, daß auf dem Rhein—Herne-Kanal infolge Vereisung der Verkehr am 20., 21. und 22. völlig und ab 23. teilweise stillag. Am 27. konnte er wieder ganz aufgenommen werden. In den Duisburg-Ruhrorter Häfen wurde durch den Hafenkommissar der Verkehr in der Weise beschränkt, daß im Hafen liegende oder daselbst noch eintreffende Schiffe sofort die von der Hafenpolizei anzuweisenden Liegeplätze einnehmen mußten. Der Rhein führte ebenfalls bereits beträchtliche Mengen Eis und ließ eine mehrwöchige Unterbrechung der Schiffahrt befürchten, als am 22. d. Mts. dann plötzlich ein Witterungsumschlag eintrat, der den Rhein und Rhein—Herne-Kanal bald wieder völlig eisfrei machte. In den letzten Tagen des Monats trat wieder starker Frost ein, der die Rheinschiffahrt vor neue Befürchtungen stellt. Am 30. d. M. wurde der Verkehr auf dem Rhein—Herne-Kanal abermals eingestellt. / Der Wasserstand des Rheins ging ab 1. d. Mts., an dem er nach Cauber Pegel noch 2,05 m notierte, ständig fallend bis auf 1,35 m am 22. d. Mts. zurück. Er erholte sich dann und schnellte bis auf 3,02 m am 27. d. Mts. an. Dann wieder zurückgehend, notierte er am 31. d. Mts. 2,19 m. / Unter diesen Umständen waren in den ersten zwei Monatsdritteln beträchtliche Einschränkungen in der Abladetiefe erforderlich, die im letzten Monatsdrittel größtenteils wieder herabgemindert werden konnten. Im Talgeschäft Rhein-Ruhrhäfen—Rotterdam machte sich häufiger Mangel an Kahnraum bemerkbar. Außerdem flaute der Verkehr in Rotterdam zumal in Erzen zeitweise stark ab. Die Schifferbörse Duisburg-Ruhrort notierte am 1. und 2. d. Mts. 1,40 M und 1,50 M bei freiem Schleppen und 1,50 M und 1,65 M einschließlich Schleppen. Ab 3. bis einschlißlich 21. d. Mts. galt der Satz von 1,60 bei freiem Schleppen. Die Sätze einschließlich Schleppen waren in dem gleichen Zeitraum uneinheitlich. Es wurden notiert: ab 3. bis einschließlich 11. d. Mts. 1,77½ M, am 12./13. 1,75 M, am 14./15. 1,72½ M, am 16. 1,75 M und ab 17. bis einschließlich 21. 1,80 M. Am 22. d. Mts. wurde nur der Satz einschließlich Schleppen von 1,80 M notiert. Ab 23. d. Mts. bis Monatsende war die Notierung 1,40 M bei freiem und 1,60 M einschließlich Schleppen. Die Zuschläge ab Rhein—Rerne-Kanalhäfen hielten sich zwischen 15 und 20 Pf. Die Frachtsätze ab Rhein-Ruhrhäfen—Antwerpen waren 2,15 M und 2,25 M am 1. und 2. d. Mts. und ab 3. bis Monatsende 2,40 M einschließlich Schleppen. Die Zuschläge ab Rhein—Herne-Kanalhäfen waren in den ersten zwei Tagen 20 und dann 30 Pf. / Im Verkehr Rhein-Ruhrhäfen—Mannheim wurden, abgesehen von einer Notierung von 1,50 M am 1. und von 1,20 M am 28. d. Mts. jeweils mit halber Lade- und Löschfrist nur Tagesmieten notiert. Diese betrugen am 1. 5 Pf. am 2. 5½ Pf. und ab 3. bis einschließlich 20. 6½ Pf. Am 21. wurden 10 Pf. und ab 28. bis Monatsende 5 Pf. je Tonne jeweils bei 20 Tagen Garantie Rücklieferung Ruhrort notiert. Die Zuschläge ab Rhein—Herne-Kanalhäfen waren durchweg um ½ Pf. höher. / Im Schleppgeschäft überwog das Angebot an Schleppkraft die Nachfrage. Lediglich talwärts machte sich infolge des häufigen Nebels und des zeitweise starken Verkehrs öfters Mangel an Schleppkraft bemerkbar. Die Schlepplohnnotierungen der Schifferbörse Duisburg-Ruhrort hielten sich, abgesehen von einer kleinen Steigerung zu Monatsanfang und einer Notierung von 2,—M—2,25 M am 21. d. Mts., im großen und ganzen auf 1,— bis 1,10 M. / Die Getreideankünfte in den Duisburg-Ruhrorter Häfen nahmen im Berichtsmonat etwas zu. Ebenfalls waren die übrigen hiesigen Hafenumschlagsbetriebe vorübergehend etwas besser beschäftigt. Während der Festtage setzten zu den Kranen starke Kohlenzufuhren ein, da die gefrorenen Waschprodukte an den Kippern nicht verarbeitet werden konnten.

Mitgeteilt von der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel zu Duisburg-Ruhrort.

Neckar Der Wasserstand war im Dezember gut, nur gegen Mitte des Monats ging er etwas zurück, um später infolge der Schneeschmelze wieder zu steigen. Zu einem Hochwasser kam es nicht, dagegen trat am 18. Dezember starker Frost ein, der die Neckarschiffahrt infolge Eisgangs über eine Woche stillegte. / In Mannheim wurden 5 Schleppzüge mit Kies nach Heidelberg und 16 Schleppzüge mit 60 Fahrzeugen nach Heilbronn abgefertigt. Von diesen Fahrzeugen waren 18 mit Gütern, 30 mit Kohlen beladen und 12 wurden leer zum Salzladen nach den Salzwerken und Zwischenstationen befördert. / Im Talverkehr gingen 49 Kähne mit Salz von Heilbronn und Jagstfeld, 4 mit Gütern, 3 mit Backsteinen, 1 mit Gipssteinen nach Mannheim ab. / Die kurze Tageszeit und der sich wiederholende Frost erschwerten den Schiffahrtsbetrieb, wie es in dieser Jahreszeit gewöhnlich der Fall ist.

Mitgeteilt von der Neckar A.-G., Stuttgart.

Westdeutsche Kanäle Der Verkehr auf den westdeutschen Kanälen im Monat Dezember litt unter mannigfachen Störungen. In dem Streik der Binnenschiffer ist eine Aenderung der Lage nicht eingetreten, doch konnte auch in diesem Monat der Verkehr, besonders auf dem Rhein—Herne-Kanal in beachtlichem Umfange aufrecht erhalten werden. Die Reparatur der Schleusen Düthe, Herbrum und Teglingen wurde am 5. Dezember beendet, so daß der Verkehr mit Emden, soweit es bei dem anhaltenden Streik möglich war, wieder aufgenommen werden konnte. Der plötzlich einsetzende scharfe Frost brachte den Verkehr auf allen Kanälen ab 15. Dezember völlig zum Erliegen. Nach Eintritt von Tauwetter wurde am 27. Dezember mit dem Eisaufbruch begonnen und am 28. Dezember der Verkehr beschränkt wieder aufgenommen. Aber bereits am 30. Dezember mußte der Verkehr durch den erneut stark auftretenden Frost wieder eingestellt werden. Die Umschlagsziffern sind dementsprechend gering. Bemerkenswert ist, daß der Umschlag des Dortmunder Hafens im Jahre 1927 trotz der schlechten Monate

November und Dezember 4 Millionen t überschritten hat und gegen 1926 eine Steigerung von fast 25% aufweist. Wanne erreichte dieselben Umschlagsziffern wie im Vorjahr. Der Gesamtumschlag des Osnabrücker Hafens zeigt eine Steigerung um 39%. Auch der Weserverkehr war im Durchschnitt 1927 besser als im Vorjahr.

Mitgeteilt vom Schiffahrtsverein für die westdeutschen Kanäle und die Weser e. V., Dortmund.

Elbe

1. Unterelbe: Trotz der vorgerückten Jahreszeit war das Berggeschäft zu Beginn des Berichtsmonates noch sehr lebhaft und erst gegen Ende des ersten Monatsdrittels ließ das Güterangebot nach. Da die Wasserstände sehr ungünstig waren, konnte die Ladefähigkeit der Fahrzeuge bei weitem nicht ausgenutzt werden und die bereits im Vormonat bestandene Kahnraumknappheit hielt weiter mit unveränderter Schärfe an. Infolgedessen behielten auch die Frachten ihren hohen Stand. Leider setzte gegen Mitte des Monats sehr starker Frost ein, welcher infolge des niedrigen Wassers sehr schnell zu starken Eisbildungen führte, so daß die in Bewegung befindlichen Fahrzeuge gezwungen waren, die Winterhäfen aufzusuchen. Da am 17. Dezember das Eis oberhalb Hamburg zum Stehen kam und der Eisstand schnelle Fortschritte machte, sahen sich die Schiffahrtsgesellschaften gezwungen, den Schiffahrtsbetrieb am 17. Dezember als eingestellt zu erklären.

2. Mittelelbe: a) Talgeschäft. Der Magdeburger Pegel zeigte am 1. Dezember + 99 cm, am 10. Dezember + 78 cm und am 15. Dezember + 68 cm Wasser, so daß es nicht möglich war, die Tragfähigkeit der Kähne voll auszunützen. Da das Güterangebot lebhaft war und starker Kahnraummangel herrschte, hielt der Frachtenmarkt seine feste Haltung bei. Zur Verladung kamen an Massengütern: Kali, Steinsalz, Zucker, Steine, Stickstoffverbindungen. b) Berggeschäft. Im Berggeschäft ab Mittelelbe kamen wie im Monat November Steinsalz, Zucker, Mehl in größerem Umfange zur Verladung. Der Stückgutverkehr war der Jahreszeit entsprechend mäßig.

3. Oberelbe: Der Betrieb zu Anfang des Monats hat im unverminderten Ausmaße weiter bestanden. Infolge der plötzlich gegen Mitte des Monats eingetretenen großen Kälte und des damit verbundenen starken Eistreibens mußten am 17. Dezember die Fahrzeuge in die Winterhäfen geborgen werden. In Anbetracht der vorgeschrittenen Jahreszeit hatte die Kanalisierungskommission in Prag angeordnet, daß die Moldau- und Elbewehre am 16. und 17. Dezember umgelegt werden, wodurch natürlich der Verkehr vom 16. nach Stationen oberhalb Außig eingestellt werden mußte. Der Wasserstand im Berichtsmonat war ungünstig zu bezeichnen, da der Außiger Pegel (nur vorübergehend am 2. 12. plus) stets unter Null zeigte. Der Import kam dem Vormonate gleich und wären von den eingeführten Gütern folgende Artikel zu erwähnen: Steinsalz, Schwefelkies, Phosphat, Getreide, Oelfrüchte, Mehl, Reis, Eisen, Benzin, Tran und andere Stückgüter. Die Ausfuhr war ebenfalls nicht auf der Höhe des Vormonats. Hier wäre zu erwähnen: Zucker, Eisen und Eisenwaren, Ton, Glas und Glaswaren, Chemische Produkte, Röhren, Holz und andere Stückgüter. Die Kohlenverladungen waren unverändert und sind nach Hamburg M 4,— und nach Mittelelbe M 3,50 gezahlt worden. Durch Einschreiten der beteiligten Schiffahrtsinteressenten hat die Kanalisierungskommission an der schwierigen Stelle in Schreckenstein Baggerungsarbeiten eingeleitet. Leider ist der Schiffahrtsbetrieb insofern behindert worden, als die Passierung dieser Stelle gesperrt wurde und nur in der Zeit von 8 bis 12 Uhr offen war. Das Eis steht von Niedergrund bis Schwaden und von Zirkowitz bis Raudnitz.

Mitgeteilt von der Arbeitsgemeinschaft E. V., Magdeburg.

Elbefrachten. Für komplette Kahnladungen erstklassiges Schwergut stellten sich die Elbefrachten für 100 kg exkl. Bugsierlöhne am 2. Januar 1928 wie folgt:

Magdeburg	60 Pf.
Schönebeck	61 „
Barby	62 „
Aken	64 „
Wallwitzhafen	65 „
Klein-Wittenberg	72 „
Torgau	80 „
Riesa	85 „
Dresden	88 „
Laube-Tetschen	8½ Kc.
Außig	9.— „
Berlin, Kohlen ca.	75 Pf.
Berlin, Getreide ca.	80 „
Bresl., schw. Futtermittel	— „
Breslau, Schwergetreide	— „
Halle a. S., transito	80 „

Mitgeteilt vom Spediteurverein Herrmann & Theilnehmer, Hamburg.

Oder

3.—9. 12. 27: Die alten Eisschwierigkeiten waren zum Teil noch nicht ganz überwunden, als zu Anfang der Berichtswoche neue strenge Kälte den Betrieb fast überall stillegte. Die Wege nach Stettin über Ost- und neuerdings auch Westoder sind unpassierbar; der Oder—Spree-, Finow- und Hohenzollern-Kanal sind gesperrt. Auf der Havel wird mühsam noch ein schwacher Verkehr aufrecht erhalten; auf der Elbe haben die Schleppzüge Schutzhäfen aufsuchen müssen. Die Strecke Fürstenberg—Breslau ist noch befahrbar, wenn auch an einzelnen Tagen infolge des starken Eisgangs seitens der Schiffahrt sichere Liegeplätze aufgesucht werden mußten. Es erreichten Breslau noch 29 Schleppzüge mit 47 beladenen, 120 leeren Kähnen; zu Tal schwammen von Ransern ab 63 beladene Kähne. Die Tauchtiefe ab Breslau mußte am 6. Dezember auf 1,38 m heruntergesetzt werden. Auf der kanalisierten oberen Oder mußten zum Schutz der Kunstbauten die Staue gesenkt werden. Eigentümlicherweise findet zurzeit nur noch ein Verkehr im Bezirk Oppeln statt. Im Bezirk Breslau ist der Beginn der Winterliegezeit auf den 8. Dezember festgesetzt worden. Naturgemäß wurden die Verladungen hierdurch stark beeinflußt. Im Breslauer Hafengebiet liegen 106 voll beladene Talkähne; von Cosel-Hafen sind 62 beladene Kähne abgefahren. Der Kahnraumbestand in Cosel ist auf 141 heraufgegangen. In Stettin sind einige Seedampfer mit Schmelzmaterialien angekommen bezw. in den nächsten Tagen zu erwarten. Ein Teil dieser Mengen soll in die zur Verfügung stehenden Binnenfahrzeuge umgeschlagen werden. Das Interesse für Bergverladungen in Hamburg ist ganz gering geworden.

10. 12.—16. 12. 27: Die starke und vor allem andauernde Kälte zwingt die Schifahrt, hiermit öffentlich die Einstellung des Betriebes zu erklären. Die Bewegungen einzelner Dampfer und Kähne in den letzten Tagen verfolgten lediglich den Zweck der Sicherung der Fahrzeuge bezw. Heranbringung leichtverderblicher oder hochwertiger Güter an eine Umschlagsstelle. Die in den Häfen vom Waggon zum Schiff umgeschlagenen Mengen können nicht mehr abbefördert werden. Durch die Schleuse Ransern fand noch folgende Bewegung statt: zu Tal 10 beladene Fahrzeuge, zu Berg 37 beladene, 42 leere Kähne. Der Beginn der Winterzeit für den staatlichen Sicherheitshafen zu Thiergarten und für die Schiffsliegestellen in den Schleusenkanälen Koppen-Schönau, Brieg, Linden, Ohlau und Rattwitz ist auf den 17. Dezember 1927 (1. Tag der Winterliegezeit) festgesetzt worden.

*

Der nächste Verkehrsbericht wird erst bei Wiederaufnahme der Schiffahrt herausgegeben.

Umschlagsergebnisse zu Tal in t.

	3.—9. 12. 27	10.—16. 12. 27
Cosel-Hafen	25 239	33 001
darunter Güter . . .	619	1 716
Oppeln	1 685	1 022
Breslau	29 837	24 376
Maltsch	9 621	1 766,3

Oderfrachten für Steinkohle bei ganzen Kahnladungen in RM. je t (exkl. aller Nebenkosten. als Umschlag, Zollabfertigung, Assekuranz, Kippgebühr).

3 bis 16. Dezember 1927

von	Breslau		Oppeln		Cosel-Oderhafen	
nach	Berlin-Oberspree	Stettin	Berlin-Oberspree	Stettin	Berlin-Oberspree	Stettin
	4,00	3,55	5,70	5,05	6,30	5,55

Für andere Güter in ganzen Kahnladungen sowie für Teilmengen treten entsprechende Zuschläge ein.

Mitgeteilt vom Schiffahrts-Verein zu Breslau e. V., Breslau.

Ostpreußische Wasserstraßen Die ostpreußische Binnenschiffahrt, die bereits am 19. November 1927 wegen Eis eingestellt wurde, konnte im Monat Dezember trotz vorübergehender milderer Witterung nicht wieder aufgenommen werden. Der Verkehr ruhte daher auf den gesamten ostpreußischen Binnenwasserstraßen.

Mitgeteilt von Rob. Mayhoefer G. m. b. H., Königsberg/Pr.

Weichsel Die Einstellung der Schiffahrt auf der Weichsel ist im allgemeinen am 21. November 1927 erfolgt, doch haben Versuche einzelner Schleppzüge noch nach einem bestimmten Hafen durchzukommen, bis zum 18. Dezember angedauert. Die im November eingetretenen Eismengen verschwanden infolge der milden Witterung zu Anfang des Monats Dezember fast vollständig, gegen Mitte des Monats traten jedoch erneut Eismengen auf, die sogar eine zeitweise Einstellung des Fährverkehrs verursachten. Der verhältnismäßig frühe Winter hat sämtlichen Schiffern eine große Enttäuschung gebracht, da noch für den Monat November verschiedene größere Transporte vorlagen. Insbesondere handelte es sich um ca. 50—60 000 t Zucker, die Verschiffung nach Danzig finden sollen, von denen jedoch nur etwa 25 000 t verladen werden konnten. Eine große Anzahl der Fahrzeuge wurde unterwegs von Frost überrascht und mußte an den einzelnen Ladestellen Winterlager nehmen. / Im Monat November betrug der Güterverkehr stromab ca. 28 800 t gegenüber ca. 26 400 t im Monat Oktober. Das Ladungsangebot setzte sich in der Hauptsache zusammen aus Zucker, Kohlen, Getreide usw. Stromauf gingen im Monat November von Danzig ca. 10 800 t Güter. Der Weichsel-Verkehr bis Dirschau mußte Ende November wegen Eis eingestellt werden.

Mitgeteilt von Rob. Mayhoefer G. m. b. H., Königsberg/Pr.

Die Wasserstandsverhältnisse der norddeutschen Stromgebiete im Dezember 1927. (Nach den an die Landesanstalt für Gewässerkunde gelangenden amtlichen Nachrichten.) Auf das Tauwetter gegen Ende November, das nur im Memel-, Pregel- und Weichselgebiet in den ersten Dezembertagen eine mäßige Anschwellung verursachte, folgte trockenes Frostwetter, das etwa vom 27. November bis zum 10. bis 14. Dezember dauerte. In den folgenden Tagen bildete sich fast überall eine Schneedecke, die westlich der Oder durch das Tauwetter mit stärkeren Regenfällen um den 23. Dezember weggeräumt wurde und nur in den östlichen Stromgebieten teilweise liegen blieb. Besonders ergiebig waren die Regen am 22. und 23. Dezember in einzelnen Teilen des Weser- und Rheingebiets. Unter dem Einfluß dieser Witterung hielten sich die Wasserstände im Memel- und Pregelgebiet vorwiegend über, im Weichselgebiet unter dem Jahresmittelwasser. Oder und Elbe hatten oberhalb der Mündung ihrer großen Flachlandnebenflüsse Wasserstände vorwiegend unter dem Mittelwasser. In ihren untersten Stromstrecken waren die Wasserstände stellenweise durch Eisstau beträchtlich gehoben, überschritten aber nicht das Mittelhochwasser. Während bei der Weser und Ems die Wasserstände vor dem Beginn des Tauwetters unter dem Mittelwasser lagen und beim Rhein sich bereits dem Mittelniedrigwasser näherten, rief die Schneeschmelze mit gleichzeitigen Regenfällen um den 22. und 23. Dezember eine mäßige Anschwellung hervor, wobei die Wasserstände das Mittelhochwaser jedoch nicht ereichten. Der Beckeninhalt der Waldecker Talsperre nahm von 127 auf 136 Millionen Kubikmeter zu. / Das Monatmittel der Wasserstände liegt mit Ausnahme von Memel, Pregel, Warthe, Havel und Main unter dem langjährigen Monatdurchschnitt für Dezember. Infolge des anhaltenden Frostes war in allen Strömen Eis. Die Memel hatte während des ganzen, der Pregel fast während des ganzen Monats Eisstand. Weichsel, Oder und Elbe hatten fast während des ganzen Monats Eistreiben und streckenweisen Eisstand. Im Weser- und Rheingebiet wurde nur an wenigen Tagen Eis beobachtet.

Dr. W. Friedrich.

Wasserstände im Dezember 1927

Gewässer	Pegelstelle	Dezember 1927 NW	Dezember 1927 MW	Dezember 1927 HW	MW Dezember 96/25*)	Jahresmittel 96/25*) MNW	Jahresmittel 96/25*) MW	Jahresmittel 96/25*) MHW
Memel	Tilsit	272	340	474	291	76	241	610
Pregel	Gr.Bubainen	168	233	330	224	68	194	448
Weichsel	Kurzebrack	49	130	293	155	25	181	526
Oder	Ratibor	94	142	246	172	80	178	601
„	Frankfurt	102	137	192	167	51	160	370
Warthe	Landsberg	90	126	185	72	—36	66	252
Netze	Vordamm	17	52	89	36	—45	28	140
Elbe	Barby	38	93	163	170	23	172	454
„	Wittenberge	80	146	234	184	43	187	441
Saale	Trotha U. P.	142	196	350	215	117	210	484
Havel	Spandau U.P.	80	90	102	82	22	74	143
Spree	Kersdorf U.P.	224	251	272	252	178	225	306
Weser	Minden	180	260	437	290	163	264	565
Aller	Westen	235	278	378	309	181	287	480
Ems	Greven	72	240	539	251	—10	168	567
Rhein	Maxau	343	373	423	376	290	429	661
„	Kaub	135	193	302	206	101	236	522
„	Köln	103	202	433	245	76	256	643
Main	Wertheim	113	181	311	172	83	158	422
Mosel	Trier	41	122	391	155	—5	101	476

*) Bei Kersdorf 1914/25

PERSÖNLICHES

Oberregierungsrat Krieg, der technische Referent für die Oder im Reichsverkehrsministerium, wurde zum Ministerialrat im Reichsverkehrsministerium, gleichzeitig zum Mitglied des Technischen Oberprüfungsamtes, ernannt.

*

Die Herren Ministerialrat Liese und Oberregierungsrat Grotemeyer vom Reichsverkehrsministerium sind in den Ruhestand getreten.

*

Der Vorstand des Straßen- und Wasserbauamtes Rottweil, Baurat Hufnagel, wurde auf eine Bauratsstelle im Geschäftskreis der Württembergischen Ministerialabteilung für den Straßen- und Wasserbau versetzt.

*

Das geschäftsführende Vorstandsmitglied des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen E. V., Duisburg, Herr Dr. Walter Schmitz, M. d. Rwr., ist zum 1. Syndikus der Industrie- und Handelskammer Köln ernannt worden.

*

Am 4. Januar 1928 verschied im 70. Lebensjahr der Mitbegründer und Generaldirektor der bekannten Baufirma Grün & Bilfinger A. G., Mannheim, der Kgl. Baurat Dr. Ing. e. h. Paul Bilfinger. Aus einem arbeitsreichen Leben und einer segensreichen, erfolggekrönten Arbeit ist der Entschlafene unerwartet abgerufen worden.

FIRMENNACHRICHTEN

Der leichte 16/18 PS-H. M. G.-Zweizylinder Bootsmotor. Bekanntlich veranstaltete im Herbst 1926 der *Deutsche Seefischereiverein* im Stettiner Hafen eine Prüfung von *Fischerei-Motorfahrzeugen*, wobei seitens des veranstaltenden Vereins die Aufgabe gestellt wurde, einen zweckmäßig gebauten und zuverlässig arbeitenden Fischereimotor für die Haffischer zu schaffen, der bei einer Leistung von 6—8 PS sparsam arbeiten muß und bei leichtester Bedienung nur geringe Unterhaltungskosten erfordert. Zu diesem Wettbewerb waren drei deutsche Motorenfabriken zugelassen, wobei der H-M-G-Motor der Hanseatischen Motoren-Gesellschaft, Bergedorf, das beste Resultat erzielte. / Diesem Erfolge hat sich nun ein neuer hinzugesellt, indem das obengenannte Werk neuerdings auch für *größere Fahrzeuge* einen *leichten Oelmotor* herausbrachte, der heute in Deutschland *konkurrenzlos* dasteht. Damit ist ein langgehegter Wunsch vieler Bootseigner erfüllt worden. / Es handelt sich um einen Zweizylindermotor von 16/18 PS Leistung, der in *kompletter Schiffsausrüstung, mit Wendegetriebe und der gesamten Schraubenanlage* nur ein *Nettogewicht von etwa 540 kg hat.* / Da sich in letzter Zeit die Notwendigkeit der Motorisierung auch leicht gebauter Boote zeigte, dürfte mit dieser Neukonstruktion eine Motorentype geschaffen sein, der ein weites Feld der Betätigung vorausgesagt werden kann, umsomehr, als der Motor mit dem billigen Gasöl läuft und die *Betriebskosten sich nur auf etwa 60 Pfg. für die volle Betriebsstunde* stellen.

Bruno Müller, Kiel-Fr'ort.

Niederrheinische Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft in Düsseldorf. In Verfolg des in Z. f. B. 1/1928, 24 mitgeteilten Aufsichtsratsbeschlusses wurde in der am 29. 12. 27 stattgefundenen ao. G.-V. die Auflösung der Gesellschaft und die Uebertragung des Gesellschaftsvermögens auf die Rhein- und Seeschiffahrts-Gesellschaft in Köln beschlossen. Liquidatoren wurden die Herren Direktor Hoyer, Köln und Dr. Burmester, Düsseldorf. Die Abfindung der alten Aktionäre erfolgt nach Abschluß der Sperrfrist zu pari abzüglich der Liquidationskosten. Nach Bln. Börsen-C. befinden sich etwa 20% der Aktien in Privatbesitz, der sich zum Teil auf das Ausland erstreckt.

Hill & Co., G. m. b .H., Duisburg-Ruhrort. Beim Amtsgericht Duisburg ist unter B Nr. 1543 die Firma Hill & Co., Gesellschaft mit beschränkter Haftung, eingetragen worden. Gegenstand des Unternehmens ist der Transport von Waren oder Gütern aller Art auf Binnengewässern und zur See, der Betrieb der Schleppschiffahrt auf dem Rhein, des Speditions- und Lagerungsgeschäftes, der Handel mit Kohlen, Koks und Briketts und anderem Feuerungsmaterial, sowie allen bei der Koksherstellung gewonnenen Nebenprodukten, ferner der Handel mit künstlichen Düngemitteln, die Beteiligung an ähnlichen und allen sonstigen Unternehmungen, welche zur Förderung der Zwecke der Gesellschaft dienen können. / Das Stammkapital beträgt 20 000 RM. / Geschäftsführer ist der Kaufmann Wilhelm Hill in Duisburg-Ruhrort. / Der Gesellschaftsvertrag ist am 1. Juli 1927 festgestellt. Sind mehrere Geschäftsführer bestellt, so wird die Gesellschaft durch zwei Geschäftsführer oder durch einen Geschäftsführer und einen Prokuristen vertreten. Der Geschäftsführer Wilhelm Hill ist alleinvertretungsberechtigt. / Zur teilweisen Deckung ihrer Stammeinlage bringt die Gesellschafterin Ehefrau Wilhelm Hill in Duisburg-Ruhrort das von ihr in Duisburg-Ruhrort unter der Firma Hill & Co. betriebene Handelsgeschäft nebst Aktiven und Passiven nach dem Stande vom 30. Juni 1927 in der Weise in die Gesellschaft ein, daß das Geschäft vom 1. Juli 1927 ab für Rechnung der neuen Gesellschaft geführt wird. Hierbei wird die Sacheinlage mit 10 000 RM. bewertet. / Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen durch den Deutschen Reichsanzeiger.

Sächsisch-Böhmische Dampfschiffahrt A.-G., Dresden. Dem Abteilungsleiter, Hermann Julius Lottenburger in Bad Schandau ist Prokura erteilt worden. Er darf die Gesellschaft mit einem Vorstandsmitglied oder einem anderen Prokuristen gemeinsam vertreten.

BUCHBESPRECHUNGEN

Dieselmaschinen. Grundlagen, Bauarten, Probleme. Von Dr.-Ing. Julius Magg, o. Professor für Verbrennungskraftmaschinenbau an der Technischen Hochschule in Graz. Din A 4, X/278 Seiten mit 1 Bildnis, 355 Abbildungen im Text und 9 Tafeln. Preis gebunden RM. 26,—, für VDI-Mitglieder RM. 23,40. (VDI-Verlag G. m. b. H., Berlin NW 7).

Das vorliegende Buch gliedert sich in drei Hauptteile: Der erste — Grundlagen — behandelt nach kurzem Hinweis auf den Werdegang der Dieselmaschine ihre Thermodynamik und Thermometrie sowie die Vorausbestimmung der Hauptabmessungen in teilweise neuer und umfassender Darstellung. Daran schließt sich ein Abschnitt, der das für den Dieselmaschinenbau grundlegend Wichtige über die chemischen Eigenschaften der Treiböle und ihr Verhalten im Betrieb enthält. Die Gesamtwirtschaftlichkeit von Dieselmaschinenanlagen wird kritisch beleuchtet, wobei auch Anlagekosten und insbesondere der Einfluß der Belastungsverhältnisse eingehend besprochen und Wege gezeigt sind, die Kosten der erzeugten Leistung zuverlässig vorauszubestimmen. / Der zweite Hauptteil — Bauarten — behandelt in 15 Abschnitten die verschiedenen Gruppen von Bauarten, wobei es dank dem von der Industrie dem Verfasser gewährten Entgegenkommen auch möglich war, zahlreiche ganz neue, bisher noch nicht veröffentlichte Bauarten in ausführlichen Zusammenstellungszeichnungen zu bringen. Die gegenwärtig im Vordergrunde des Interesses stehenden Probleme der Diesellokomotive und der Dieselkraftwagenmaschine werden ausführlich erörtert, ebenso wie gründlich auf die Probleme eingegangen wird, die sich bei Verwendung der Dieselmaschine für Schiffsantrieb ergeben. / Der dritte Hauptteil — Sonderprobleme — behandelt in sechs Abschnitten, unter Auswertung von bisher noch nicht veröffentlichten wissenschaftlichen Arbeiten des Verfassers, hauptsächlich solche Probleme des Dieselmaschinenbaues, deren Lösung noch aussteht oder noch nicht endgültig erprobt ist. U. a. ist eine vollständig neue Theorie des Spülvorganges von Zweitaktmaschinen entwickelt, die zum erstenmal ermöglicht, Spülvorgänge rechnerisch vorauszubestimmen, und deren Ansätze sich bereits als überaus fruchtbringend erwiesen haben. Vielseitigem Interesse wird auch der Abschnitt über die Abgasturbine begegnen, deren versuchsweise Verwendung an der Dieselmaschine zu ersten vielversprechenden Erfolgen führte. Die hierbei sich ergebenden Fragen sind in dem Buch ausführlich und auch mit Berücksichtigung aller praktisch sich ergebenden Verhältnisse — wohl zum erstenmal — behandelt. Ein Anhang enthält Angaben über Raumbedarf und Schwungmomente, ein vollständiges Sachverzeichnis sowie ein ausführliches Literaturverzeichnis.

Schiffahrtskalender für das Elbegebiet, die Märkischen Wasserstraßen und die Oder 1928. Herausgegeben von Dr. H. Grobleben, Verlag O. Heinrich, Dresden-N. 6, Preis geb. Mk. 4,50.

In dem jetzt vorliegenden 46. Jahrgange des altbewährten Kalenders ist die Schriftleitung, wie früher bestrebt gewesen, in zuverlässiger Weise die neuen Bestimmungen, die seit dem Erscheinen des letzten Jahrganges veröffentlicht wurden, sowie die außerdem aufgenommenen Neuheiten klar und deutlich zusammen zu stellen. Manches ist neu hinzugekommen, wie z. B. ein Verzeichnis der Schiffswerften an der Elbe und Oder, Vertrag über die Regelung der großen Haverei auf der Elbe und auf der Oder u. a. m. Auch die Mitteilungen über das Odergebiet sind wiederum erheblich erweitert worden. So dürfte auch dieser neue Jahrgang allen berechtigten Wünschen der Schiffahrtsinteressenten entsprechen und allen ein wertvoller Begleiter und Berater sein.

Deutscher Reichsbahn-Kalender 1928, herausgegeben von Dr. Dr. Hans Baumann, Berlin. Verlag Konkordia-Verlag Leipzig, Preis Mk. 4,—.
Auf 160 Blättern führen uns die Abreiß-Blätter des Kalenders in das Tun und Wirken der deutschen Reichsbahn ein. Den innigen Zusammenhang zwischen Reichsbahn und Wirtschaft klarzulegen, hat sich der Kalender 1928 zur Aufgabe gemacht. Auf je einem besonderen Blatte ist die Wirtschaftsbedeutung jeder Reichsbahndirektion dargestellt, weiter sind die vielfältigen Beziehungen der Reichsbahn zu den einzelnen Industriezweigen behandelt. Mit der Reichsbahn durch deutsche Lande — das ist das Begleitwort für die Bilder von deutschen Gegenden, die die Reichsbahn den Reisenden erschließt und näherbringt. Die drucktechnische Ausstattung des Kalenders ist vollkommen.

*

Der Schriftleitung sind nachstehende Verlagserscheinungen zugegangen, deren Würdigung vorbehalten bleibt:

Der Hafen von Hamburg. Mit 7 mehrfarbigen Plänen und Karten und 108 Bildern von *Dr. Ing. e. h. L. Wendemuth*, Oberbaudirektor, Wasserbaudirektion, Hamburg, und Dipl.-Ing. *W. Böttcher*, Baurat, Kaiverwaltung, Hamburg. Herausgegeben von der *Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe und der Baudeputation, Sektion für Strom- und Hafenbau.* Verlag *Meißner & Christiansen*, Hamburg, 1927.

Der Güterverkehr und seine Veränderungen in der Nachkriegszeit. (Sonderheft 5 der Vierteljahrshefte zur Konjunkturforschung.) Herausgegeben vom *Institut für Konjunkturforschung.* 1928. Verlag von *Reimar Hobbing* in Berlin SW 61. Preis RM. 7,50.

Der Verkehrswasserbau. Ein Wasserbau-Handbuch für Studium und Praxis. Von *Otto Franzius*, o. Professor an der Technischen Hochschule zu Hannover. Mit 1022 Abbildungen im Text und auf einer Tafel. Verlag von *Julius Springer*, Berlin, 1927. Preis geb. RM. 78,—.

Mitteldeutschland auf dem Wege zur Einheit. Denkschrift über die Wirkung der innerstaatlichen Schranken. Im Auftrage des Provinzialausschusses der Provinz Sachsen. Herausgegeben vom *Landeshauptmann der Provinz Sachsen.* Verlag *Friedrich Stollberg*, Merseburg, 1927.

Die deutsche Volkswirtschaft im neunzehnten Jahrhundert und im Anfang des 20. Jahrhunderts. Eine Einführung in die Nationalökonomie von *Werner Sombart.* Siebente Auflage: 34. bis 36. Tausend. Verlag von *Georg Bondi* in Berlin W. Preis brosch. RM. 7,—, geb. in Ganzleinen RM. 10,—.

Merkblatt für erste Hilfe bei Unfällen. Herausgegeben von der *Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft* in Magdeburg, Otto von Guerickestraße 34, 1927.

Vermietung einer bemannten Schute insbesondere in den Häfen von Hamburg, Altona und Harburg. Arbeitsrechtliche Betrachtung von *Dr. jur. Werner Jaerisch*, Richter in Hamburg. Verlag *Otto Meißner*, Hamburg, 1927. Preis geh. 1,50 RM.

Merkblatt zur Erreichung der billigsten Fracht und zur Vermeidung von Nachteilen bei der Eisenbahnbeförderung von Eisen- und Stahlwaren. Herausgegeben vom *Eisen- und Stahlwaren-Industriebund*, Elberfeld, im November 1927.

ZEITSCHRIFTENSCHAU

Wirtschafts- und Verkehrspolitik.

Verkehrspolitik in Mitteleuropa
(„Kölnische Volkszeitung", Köln, Nr. 952 vom 27. 12. 27.)

Die großen Seehäfen Mitteleuropas und ihr Verkehr
Von *Dr. Salinger* („Industrie- und Handelszeitung", Berlin, Nr. 303 vom 28. 12. 27).

Verkehrswünsche zum Jahreswechsel
Von *H. Wisliceny* („Hannov. Kurier", Hannover, Nr. 608/9 vom 30. 12. 27).

Produktverbilligung durch Verringerung der Transportkosten
Von Dipl.-Kaufmann *Fritz Meißner* („Organisations-Buchhaltung-Betrieb", Nr. 39, Sept. 27).

Die Entwicklung von Schiffahrt und Schiffbau
(„Berliner Börsenzeitung", Berlin, Nr. 606 vom 28. 12. 27.)

Lebensfragen der Binnenschiffahrt
Von *Walter Beckert*, Geschäftsführendes Vorstandsmitglied des Schiffahrtsvereins für die westdeutschen Kanäle und die Weser e. V., Dortmund („Industrie- und Handelsblatt der Dortmunder Zeitung", Dortmund, Nr. 576 vom 10. 12. 27).

Binnenschiffahrtsprobleme. Ein Ausblick an der Jahreswende. Tendenz zur aufsteigenden Entwicklung. Die Kartellierungs- und Konzernbewegung
Von *Dr. G. S.* („Hamburger Fremdenblatt", Hamburg, Nr. 361 vom 31. 12. 27).

Zeitfragen der Binnenschiffahrtspolitik
Von Prof. *Dr. Zschucke*, Berlin („Deutsche Schiffer-Zeitung", Berlin, Nr. 324 vom 1. 1. 28).

Ist die Binnenschiffahrt entbehrlich?
(„An der Oder", Breslau, Nr. 23 vom 5. 12. 27.)

Hafenbetriebspolitik
Von *Dr. Dronke*, Direktor der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft, Bremen („Weser-Zeitung", Bremen, Nr. 728 a vom 28. 12. 27).

Reformwille und Reformhemmungen
Von *Dr. Hans Gestrich* („Industrie- und Handelszeitung", Berlin, Nr. 283 vom 5. 12. 27).

Für den deutschen Einheitsstaat
(„Vorwärts", Berlin, Nr. 527 vom 7. 11. 27.)

Verwaltungsreform
(„Deutsche Tageszeitung", Berlin, Nr. 529 vom 9. 11. 27.)

Wasserwirtschaft. Auch ein Beitrag zu den Vereinfachungsbestrebungen
(„Deutsche Allgemeine Zeitung", Berlin, Nr. 526 vom 9. 11. 27.)

Verwaltungsreform auf den Wasserstraßen
Von *Dr. Heinz Brauweiler*, Berlin („Deutsche Bergwerks-Zeitung", Essen, Nr. 286 vom 7. 12. 27).

Reichseigene Wasserstraßen. Endlich Verwirklichung
(„Magdeburgische Zeitung", Magdeburg, Nr. 641 v. 18. 12. 27.)

Reich, Länder und Wasserstraßen
(„Börsen-Courier", Berlin, Nr. 597 vom 22. 12. 27.)

Um die Verabschiedung des Reichswasserstraßengesetzes
(„Rhein- und Ruhr-Zeitung", Duisburg, Nr. 599 vom 24. 12. 27.)

Wasserstraßen und Wasserstraßenverwaltung
(„Das Schiff", Berlin, Nr. 1 vom 9. 1. 28.)

Der Kampf um die Wasserstraßen
Von *Dr. Pritze* („Magdeburgische Tageszeitung", Magdeburg, Nr. 266 vom 12. 11. 27).

Preußisches Landwirtschaftsministerium contra Reich
(„Badische Presse", Nr. 548/549 vom 25. 11. 27.)

Mitteldeutschland auf dem Wege zur Einheit
(„Düsseldorfer Nachrichten", Düsseldorf, Nr. 599 v. 26. 11. 27.)

„Einheit" oder sachgemäße Gliederung der Wasserwirtschaft
(„Düsseldorfer Nachrichten", Düsseldorf, Nr. 601 v. 27. 11. 27.
„Rhein- und Ruhr-Zeitung", Duisburg, Nr. 556 v. 29. 11. 27.)

Wasserwirtschaft und Landeskultur. Eine Erwiderung
Von *Regierungsbaurat Schütz* („Der Gesellige", Schneidemühl, Nr. 276 vom 25. 11. 27).

Wo bleiben die reichseigenen Wasserstraßenbehörden?
(„Kölnische Zeitung", Köln, Nr. 761 a vom 30. 11. 27.)

Rationalisierung der Binnenschiffahrt
(„Danziger Zeitung", Danzig, Nr. 353 vom 20. 12. 27.)

Ruhrexportgüter und Ausfuhrhäfen
Von *Hans Piening*, Köln („Deutsche Bergwerks Zeitung", Essen, Nr. 262 vom 8. 11. 27).

Deutschlands Erzquelle
Von *Friedrich Zimmermann* („Vossische Zeitung", Berlin, Nr. 5 vom 6. 1. 28).

Hochofenerze für die Ruhr- und Rotterdamer Häfen
(„Rhein.-Westf. Zeitung", Essen, Nr. 4 vom 3. 1. 28.)

Die Erzeugnisse der Kaliindustrie und deren Transporte
Von Kapitän *W. Bartling*, *Hamburg* („Die Weser", Bremen, Nr. 11 vom 30. 11. 27).

Rhein und Nebenflüsse.

Rheinschiffahrt tut not
Von Gerichtsassessor a. D. *Rosenthal*, Direktor der Rhenania Speditions-Gesellschaft („Neue Badische Landeszeitung", Mannheim, Nr. 652 vom 25./26. 12. 27).

Lage und Aussichten der Rheinschiffahrt
Von Dr. rer. pol. *Alfred Weyhenmeyer*, Köln („Düsseldorfer Nachrichten", Düsseldorf, Nr. 647 vom 22. 12. 27).

Die wirtschaftliche Bedeutung des Rheins
(„Groß-Deutsche Blätter", Nr. 8, November 1927.)

Zwei Rheinhäfen
(„Kölnische Zeitung", Köln, Nr. 727 vom 13. 11. 27.)

Die Zusammenschlüsse in der Rheinschiffahrt im Jahre 1927
(„Rhein- und Ruhr-Zeitung", Duisburg, Nr. 599 v. 18. 12. 27. „Düsseldorfer Nachrichten", Düsseldorf, Nr. 3 vom 7. 1. 28.)

Geschichte der Schleppkonventionen auf dem Rhein
(„Düsseldorfer Nachrichten", Düsseldorf, Nr. 571 v. 12. 11. 27.)

Die Konventionsfrage in der Rheinschiffahrt
(„Düsseldorfer Nachrichten", Düsseldorf, Nr. 595 v. 24. 11. 27.)

Die Auflösung der Rhein-Schleppkonvention
(„Hamburger Fremdenblatt", Hamburg, Nr. 328 v. 27. 11. 27.)

Förderung der Oberrheinschiffahrt
Von *Prof. Dr. Richard Hennig*, Düsseldorf - Oberkassel („Rheinischer Beobachter", Nr. 19 vom 1. 10. 27.)

Die Trockenlegung des Oberrheins
(„Der Tag", Berlin, Nr. 267 vom 8. 11. 27.)

Wer sind „Wir?" (Straßburg)
(„Schwäbischer Merkur", Stuttgart, Nr. 532 vom 19. 11. 27.)

Die Oberrheinregulierung und der elsässische Seitenkanal
Von Dr. *Hans Vomhoff* („Südwestdeutschland", Stuttgart, Nr. 11, November 1927).

Abschnürung des Oberrheins, der Lebensnerv der Pfalz
(„Pfälz. Rundschau", Nr. 332 vom 4. 12. 27.)

Der Ausbau des Oberrheins vom Bodensee bis Basel und die Bodenseeregulierung
Von Regierungsbaurat *Momber* („Wasserkraft und Wasserwirtschaft", München und Berlin Nr. 1 vom 1. 1. 28).

Bodensee-Regulierung. Verhandlungen in der Technischen Kommission des Nordostschweiz. Schiffahrtsverbandes
(„Die Rheinquellen", Basel, Nr. 11, November 1927.)

Von der Bodensee-Dampfschiffahrt
Von *E. Wiesli*, Vorstand der Dampfschiffahrtsverwaltung, Romanshorn („Die Rheinquellen", Basel, Nr. 11, Nov. 1927).

Der Schiffahrtsweg vom Rhein nach Mülheim an der Ruhr und die Mülheimer Hafenanlagen
Von Regierungsbaumeister *Braun* („Industrie- und Handelsblatt der Dortmunder Zeitung", Dortmund, Nr. 576 v. 10. 12. 27).

Mosel- und Saar-Kanalisierung und Wasserkraftnutzung
Von *Dr. Kreuzkam*, Berlin-Wilmersdorf („Die Rheinquellen", Basel, Nr. 12, Dezember 1927).

Ausbau der Wasserkräfte und Schiffbarmachung von Mosel u. Saar
Von *Dr. Kreuzkam*, Berlin-Wilmersdorf („Kölnische Volkszeitung", Köln, Nr. 952 vom 27. 12. 27).

Der Bau des Lippeseitenkanals Wesel—Datteln
Von Oberregierungs- und Baurat *Baertz*, Essen („Industrie- u. Handelsblatt der Dortmunder Zeitung", Dortmund, Nr. 576 vom 10. 12. 27).

Die Lippe
Von Regierungs- und Baurat *Conradt*, Essen („Industrie- u. Handelsblatt der Dortmunder Zeitung", Dortmund, Nr. 576 vom 10. 12. 27).

Donau, Main und Neckar

Die Entwicklung der Schiffahrtsstraße der Donau
Von Ing. *Ludwig Brandl*, Baudirektor der Donau-Regulierungskommission a. D. („Die Wasserwirtschaft", Wien, Nr. 23 vom 1. 12. 27).

Mehr Propaganda für die Donau
Von *Dr. J. K.* („Die freie Donau", Regensburg, Nr. 23 vom 1. 12. 27).

Probleme der Donau
(„Kölnische Volkszeitung", Köln, Nr. 824 vom 8. 11. 27.)

Das Donauproblem
Von *Wilhelm Renner* („Germania", Berlin, Nr. 567 v. 6. 12. 27).

Freier Wettbewerb, Vereinbarungen und Kooperation auf der Donau
Von *Dr. Moritz v. Domony*, Generaldirektor der Kön. Ungar. Fluß- u. Seeschiffahrt A.-G. („Pester Lloyd", Budapest, Nr. 292 vom 24. 12. 27).

Exportförderung auf dem Wasserwege
Von Börsenrat *Alfred Strasser* („Pester Lloyd", Budapest, Nr. 284 vom 15. 12. 27).

Nachklänge zur Hauptversammlung des Verbandes Obere Donau
Von Dipl. Ing. *Schnitzer-Fischer*, Kempten (Allgäu) („Die freie Donau", Regensburg, Nr. 24 vom 15. 12. 27).

Rhein—Main—Donau. Rhein—Neckar—Donau
Von Zivilingenieur *Johann Hallinger*, München („Die freie Donau", Regensburg, Nr. 24 vom 15. 12. 27).

Der gegenwärtige Stand der Bauarbeiten an der Rhein—Main—Donau-Wasserstraße
Von Regierungsbaurat *Th. Reichel*, München („Bayer. Industrie- und Handelszeitung", München, Nr. 52 v. 27. 12. 27).

Um die Gestaltung des Neckarkanals im Gebiet von Groß-Stuttgart
(„Südwestdeutschland, seine Wasserstraßen u. Wasserkräfte", Stuttgart, Nr. 12, Dezember 1927.)

Westdeutsche Kanäle und Weser.

Die wirtschaftliche Bedeutung des westdeutschen Kanalnetzes
Von *H. Engberding*, M. d. R., Münster („Industrie- u. Handelsblatt d. Dortmunder Ztg.", Dortmund, Nr. 576 v. 10. 12. 27).

Das staatliche Schleppmonopol auf den westdeutschen Kanälen
Von Oberreg.- u. Baurat *Piper*, Münster („Industrie- u. Handelsblatt d. Dortmunder Ztg.", Dortmund, Nr. 576 v. 10. 12. 27).

Die Schleusenanlagen in Münster i. W.
Von Regierungsbaumeister Dr. Ing. *Mügge* („Industrie- u. Handelsblatt d. Dortmunder Ztg.", Dortmund, Nr. 576 v. 10. 12. 27).

Emden als Reederei-Stadt
Von Konsul *Heinrich Schulte*, Emden („Industrie- u. Handelsblatt d. Dortmunder Ztg.", Dortmund, Nr. 576 v. 10. 12. 27).

Ruhrkohle und Nordseehäfen
Von Bergassessor *H. Rath*, Essen („Industrie- und Handelsblatt d. Dortmunder Ztg.", Dortmund, Nr. 576 v. 10. 12. 27).

Die Anlagen des Emder Hafens für den Güterumschlag
Von Regierungsbaurat *Schulze*, Emden („Industrie- u. Handelsblatt d. Dortmunder Ztg.", Dortmund, Nr. 576 v. 10. 12. 27).

Das westdeutsche Wasserstraßennetz
Von Regierungsbaurat Dr. Ing. *Stecher*, Münster („Industrie- u. Handelsblatt der Dortmunder Zeitung", Dortmund, Nr. 576 vom 10. 12. 27).

Der Emder Hafen als Endpunkt des Dortmund—Ems-Kanals
Von Regierungsbaurat *Hartmann*, Emden („Industrie- u. Handelsblatt d. Dortmunder Ztg.", Dortmund, Nr. 576 v. 10. 12. 27).

Das Einflußgebiet des Dortmund—Ems-Kanals
Von Syndikus *Lübbers, Emden* („Industrie- u. Handelsblatt d. Dortmunder Ztg.", Dortmund, Nr. 576 vom 10. 12. 27).

Der Dortmund—Ems-Kanal, seine Aufgaben und sein Ausbau im Rahmen der westdeutschen Wasserstraßen
(„Industrie- und Handelsblatt der Dortmunder Zeitung", Dortmund, Nr. 576 vom 10. 12. 27.)

Die westdeutschen Wasserstraßen, ihre Bedeutung für Wirtschaft, Schiffahrt und Verkehr
Von Dr. Ing. *Moritz Klönne*, M. d. R. („Industrie- u. Handelsblatt d. Dortmunder Ztg.", Dortmund, Nr. 576 v. 10. 12. 27).

Das Schiffshebewerk und die Schachtschleuse bei Henrichenburg
Von Regierungsbauräte *Kurvert* und *Dr. Stecker*, Münster („Industrie- und Handelsblatt der Dortmunder Zeitung", Nr. 576 vom 10. 12. 27).

Die Bedeutung der Ruhr für das rheinisch-westfälische Industriegebiet
Von Dr. Ing. *Imhoff*, Geschäftsführer des Ruhrverbandes, Essen („Industrie- und Handelsblatt der Dortmunder Zeitung", Dortmund, Nr. 576 vom 10. 12. 27).

Der Dortmunder Hafen
Von Hafendirektor *Fritz Dittmar* („Industrie- und Handelsblatt d. Dortmunder Zeitung", Dortmund, Nr. 576 v. 10. 12. 27).

Die Kanalisierung der Weser. Mit Anschluß des Kaligebietes an der Werra, ihre Kraftausnutzung und ihre Bedeutung für das deutsche Wasserstraßennetz
Von Reg.- und Baurat Dr. Ing. *Witte*, Hannover („Industrie- und Handelsblatt der Dortmunder Zeitung", Dortmund, Nr. 576 vom 10. 12. 27).

Die Lage der Weserschiffahrt in den Jahren 1926/1927
Vortrag, gehalten von Direktor *Barkemeyer*, Bremen („Die Weser", Bremen, Nr. 12 vom 30. 12. 27).

Mittellandkanal.

Der Ausbau des Mittellandkanals
Von Dipl. Berging. *Karl Blank*, Hamm („Braunkohle", Nr. 37 vom 10. 12. 27).

Fernsprechanlagen für den Mittellandkanal
Von Regierungs- und Baurat *Lasser*, Magdeburg („Zentralblatt der Bauverwaltung", Berlin, Nr. 2 vom 11. 1. 28).

Die Kosten des verzögerten Mittellandkanals
Von *R. D.* („Magdeburgische Zeitung", Magdeburg, Nr. 655 vom 27. 12. 27).

Vor einer Kanaldebatte. (Keine Bevorzugung des Mittellandkanals)
(„Magdeburgische Zeitung", Magdeburg, Nr. 612 v. 2. 12. 27.)

Elbe, Märkische Wasserstraßen und Oder.

Der Ausbau des Hafens von Hamburg
Von Baurat *W. Böttcher*, Staatliche Kaiverwaltung, Hamburg („Hafen-Verkehrs-Zeitung", Hamburg, Nr. 48 vom 2. 12. 27.)

Die Wasserstraßen in der Neumark
(„Deutsche Tageszeitung", Berlin, Nr. 535 vom 12. 11. 27.)

Verschandelung der Havel?
(„Deutsche Tageszeitung", Berlin, Nr. 596 vom 19. 12. 27.)

Der Elbe—Spree—Oder-Kanal. Die Aufgaben des Vorarbeitsamts
(„Magdeburgische Zeitung", Magdeburg, Nr. 656 v. 28. 12. 27. „Leipziger Neueste Nachrichten", Leipzig, Nr. 2 v. 1. 1. 28.)

Der Ausbau der Oder als Wasserstraße. Was Herr Reichsverkehrsminister Koch darüber zu sagen weiß
(„Volkswacht für Schlesien", Breslau, Nr. 286 vom 7. 12. 27.)

Das Reich und der Ausbau der Oder
Von Dr. *E. Bartz* („General-Anzeiger für Stettin", Stettin, Nr. 321 vom 20. 11. 27).

Die Regulierung des Oderstroms
(„General-Anzeiger für Stettin", Stettin, Nr. 349 v. 18. 12. 27.)

Das Staubecken von Ottmachau
(„Schlesische Zeitung", Breslau, Nr. 613 vom 3. 12. 27.)

Das Staubecken bei Ottmachau
(„Deutsche Tageszeitung", Berlin, Nr. 571 vom 4. 12. 27.)

Stettin in Abwehrstellung gegen die polnischen Kampftarife
(„Generalanzeiger für Stettin", Stettin, Nr. 319 v. 18. 11. 27.)

Der Konkurrenzkampf Stettin—Danzig
(„Danziger Zeitung", Danzig, Nr. 320 vom 19. 11. 27.)

Der Hafen Stettin im Konkurrenzkampf
Von Direktor *Berger* („Generalanzeiger für Stettin", Stettin, Nr. 1 vom 1. 1. 28).

Kohle und Kanalfrachten
(„Schlesische Zeitung", Breslau, Nr. 631 vom 16. 12. 27.)

Der Ausbau der Oder und die Tarife
(„Schlesische Zeitung", Breslau, Nr. 641 vom 18. 12. 27.)

Vertiefung der Seewasserstraße. Herabsetzung der Befahrungsabgabe. Die Kampftarife der Reichsbahn
(„Generalanzeiger für Stettin", Stettin, Nr. 311 v. 10. 11. 27.)

Liegt Frankfurt wirklich an der Oder?
Von Bürgermeister Dr. *Henricius*, Frankfurt („Frankfurter Oder-Zeitung", Frankfurt a. d. O., Nr. 1 vom 1. 1. 28).

Weichsel, Pregel, Memel.

Kapital-Willensanspannung und wirtschaftliche Intelligenz im Seehafenbetrieb
(„Danziger Zeitung", Danzig, Nr. 311 vom 10. 11. 27.)

Ungünstiger Wasserstau auf der Weichsel
(„Danziger Zeitung", Danzig, Nr. 316 vom 15. 11. 27.)

Der preußische Landtag beantragt Kredite für Ostpreußens Schiffahrt
(„Industrie- u. Handelszeitung", Berlin, Nr. 287 v. 8. 12. 27.)

Die Weichsel bahnt sich einen neuen Weg
(„Danziger Zeitung", Danzig, Nr. 344 vom 13. 12. 27.)

Ostpreußen und der Korridorverkehr
(„Königsberger Allgemeine Zeitung", Königsberg, Nr. 589 vom 17. 12. 27.)

Die Schiffbarmachung des Oberpregels zwischen Insterburg und Wehlau
(„Zentralbl. d. Bauverwaltung", Berlin, Nr. 43 v. 26. 10. 27.)

Die Begradigung der Gilge. Die Gegengründe landwirtschaftlicher Kreise
Von *v. Lattge*, Hauptgeschäftsführer b. Landwirtschaftsverband Ostpreußen („Königsberger Allgemeine Zeitung", Königsberg, Nr. 2 vom 2. 1. 28).

Zur Begradigung der Gilge
Von *Dr. Wille*, Königsberg Pr. („Königsberger Allgemeine Zeitung", Königsberg, Nr. 600 vom 23. 12. 27).

Der Ausbau des Oberpregels zwischen Insterburg und Wehlau
Von Regierungsbaurat *Schmidt*, Insterburg („Die Bautechnik", Berlin, Nr. 1 vom 6. 1. 28).

Wiedereröffnung der Memelflößerei
(„Vossische Zeitung", Berlin, Nr. 2 vom 3. 1. 28.)

Eisenbahn und Wasserstraße.

Schiffahrtsabgaben und Schleppmonopol. Ein Beitrag zur Frage „Wasserstraßen und Eisenbahnen"
(„Börsen-Zeitung", Berlin, Nr. 573 vom 8. 12. 27.)

Eisenbahn und Wasserstraße
(„Frankfurter Zeitung", Frankfurt, Nr. 9 vom 4. 1. 28.)

Eisenbahnen und Wasserstraßen
(„Prager Presse", Prag, Nr. 340 vom 11. 12. 27.)

Reichsbahntarife und Kanalpolitik
Von *Dr. Adolf Wolff* („Berliner Tageblatt", Berlin, Nr. 597 vom 18. 12. 27).

Die Aenderungen in der Struktur des Eisenbahn- und Binnenschiffahrtsverkehrs
(„Industrie- und Handelsblatt der Dortmunder Zeitung", Dortmund, Nr. 576 vom 10. 12. 27.)

Eisenbahnfragen.

Rationalisierung bei der Reichsbahn
Von Generaldirektor *Dr. Dorpmüller* („Verkehrstechnische Woche", Berlin, Nr. 1 vom 4. 1. 28).

Konjunktur und Reichsbahn
Von Reichsbahnrat *Dr. Badil*, München („Verkehrstechnische Woche", Berlin, Nr. 51 vom 21. 12. 27).

Reichsbahn und Reparationen
Von Reichsbahndirektionspräsident *Lohse* („Generalanzeiger für Stettin", Stettin, Nr. 1 vom 1. 1. 28).

Dawesplan und Eisenbahn
Von *Quaatz*, M. d. R. („Börsen-Zeitung", Berlin, Nr. 605 vom 28. 12. 27).

Reichsbahnauftragseinschränkung. Die verhinderte Substanzvermehrung
(„Börsen-Courier", Berlin, Nr. 572 vom 7. 12. 27.)

Die Finanz- und Anleihepolitik der Deutschen Reichsbahngesellschaft im Lichte der Berichte des Eisenbahnkommissars vom 2. 12. 1927 und des Generalagenten für Reparationszahlungen vom 10. 12. 1927
Von *Dr. H. F. Berger*, Berlin („Die Reichsbahn", Berlin, Nr. 51 vom 21. 12. 27).

Die Reichsbahn zur Frage der Gütertarifermäßigung
(„Börsen-Zeitung", Berlin, Nr. 7 vom 5. 1. 28.)

Die Seehafentarifpolitik, ihre Ziele und Wege
Von Regierungsdirektor *Dr. Kurt Giese*, Hamburg („Archiv für Eisenbahnwesen", Berlin, Nr. 1 vom 8. 1. 28).

Deutsche Seehäfen-Ausnahmetarife
Von *D. Wilhelm Mautner* („Wirtschaftsdienst", Hamburg, Nr. 39 vom 30. 9. 27).

Ausfuhrtarife und Seehafenverkehrsentwicklung
Von *H. P.* („Hafenverkehrszeitung", Hamburg, Nr. 46 vom 18. 11. 27).

Kohlenversorgung und Großgüterwagen
Von Reichsbahn-Baurat *Gerteis*, Frankfurt a. M. („Verkehrstechnische Woche", Berlin, Nr. 52 vom 28. 12. 27).

Vorzugstarif für Kunstbenzin
(„Frankfurter Zeitung", Frankfurt, Nr. 868 vom 22. 11. 27.)

Die Bedeutung des westoberschlesischen Steinkohlenbergbaues für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Von *Dr. A. Schaffrath*, Gleiwitz („Oberschlesische Wirtschaft", Beuthen O/S., Nr. 12, Dezember 27).

Warum keine erleichterte Levante-Ausfuhr?
(„Vossische Zeitung", Berlin, Nr. 863 vom 29. 11. 27.)

Landeseisenbahnrat Berlin
(„Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen", Berlin, Nr. 48 vom 1. 12. 27.)

Oesterreich und Triest
Von Baurat *E. Beck*, Deutsch-Oesterreich. Arbeitsgemeinschaft, München („Die Freie Donau", Regensburg, Nr. 24 vom 15. 12. 27).

Hamburg—Triest. Warum keine direkten Verhandlungen Deutschland—Italien?
(„Börsen-Courier", Berlin, Nr. 573 vom 8. 12. 27.)

Der neue tschechoslowakische Eisenbahngütertarif
(„Prager Presse", Prag, Nr. 347 vom 18. 12. 27.)

Les Tarifs des chemins de fer
(„Neptune", Nr. 101 vom 8. 11. 27.)

Ausländische Binnenschiffahrt.

Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des holländischen Bergbaues. Zur Eröffnung des Maas—Rhein-Kanals
Von *H. P.* („Deutsche Bergwerks-Zeitung", Essen, Nr. 275 vom 24. 11. 27).

Rotterdam Coal Trade
Von *Rh. van Slooten*, Rotterdam („Fairplay Weekly Shipping Journal, Nr. 2324 vom 24. 11. 27).

De Groningsche Kanalen
Von *P. Eibergen* („Tijdschrift voor Economische Geographie", Rotterdam, Nr. 12 vom 15. 10. 27).

Pour la défense de la navigation intérieure
(„Neptune", Nr. 140 vom 17. 12. 27.)

Pour la navigation intérieure
(„Neptune", Nr. 126 vom 3. 12. 27.)

Frankreich beginnt den Kraftwerkbau am Oberrhein
(„Deutsche Wasserwirtschaft", Wien, Nr. 11 vom 26. 11. 27.)

Une conférence sur Strasbourg, port du Rhin
(„La Journée Industrielle", Nr. 2970 vom 30. 11. 27.)

Ce que sont les nouveaux magasins àpotasse
(„La Journée Industrielle", Nr. 2967 vom 26. 11. 27.)

Eine französische Schiffahrtskreditbank?
(„Weser-Zeitung", Bremen, Nr. 664a vom 29. 11. 27.)

Die Tschechen auf der Oder
(„Magdeburgische Zeitung", Magdebg., Nr. 593 v. 22. 11. 27.)

Die Entwicklung der tschechoslowakischen Flußschiffahrt
(„Prager Presse", Prag, Nr. 317 vom 18. 11. 27.)

Oberschlesien und der Oder—Donau-Kanal. Tschechische Kanalpläne
(„Ostdeutsche Morgenpost", Nr. 319 vom 18. 11. 27.)

Die Regulierung des Oderflusses an der Ostravitzamündung
(„Prager Presse", Prag, Nr. 333 vom 4. 12. 27.)

Regulierung der Moldau und der Elbe
Von *Antonin Jilek* („Prager Presse", Prag, Nr. 352 vom 23. 12. 27).

Die Schiffahrt auf dem Balaton
Von *Béla Nikl*, Budapest („Die freie Donau", Regensburg, Nr. 24 vom 15. 12. 27).

Die Donauhäfen Bulgariens in Gegenwart und Vergangenheit
Von *Friedrich Breitenbach*, Sofia („Die freie Donau", Regensburg, Nr. 23 vom 1. 12. 27).

Die Bedeutung des Danziger Hafens für den tschechoslowakischen Ueberseehandel
(„Prager Presse", Prag, Nr. 340 vom 11. 12. 27.)

Forderungen der Danziger Kaufmannschaft an Polen
Von Handelskammersyndikus *Dr. Heinemann* („Danziger Wirtschafts-Zeitung", Danzig, Nr. 52 vom 31. 12. 27).

Danzigs Hafen und seine Belastung im Konkurrenzkampf
(„Danziger Zeitung", Danzig, Nr. 325 vom 24. 11. 27.)

Die polnischen Wasserstraßenpläne
Von *Dr. Hermann Steinert*, Danzig („Königsberger Allgemeine Zeitung", Königsberg Pr., Nr. 596 vom 21. 12. 27).

L'importance de Gdynia pour la Pologne
(„Messager Polonais", Warschau, Nr. 259 v. 12./13. 12. 27.)

Der Bau des polnischen Hafens in Gdynia
(„Prager Presse", Prag, Nr. 340 vom 11. 12. 27.)

Staatliche Förderung der polnischen Kohlenindustrie im internationalen Wettbewerb. Weitere Frachtermäßigung
(„Frankfurter Zeitung", Frankfurt, Nr. 919 vom 10. 12. 27.)

Der polnische Kriegs- und Seehafen von Gdingen
Von *Ernst Frederich* („Tägliche Rundschau", Berlin, Nr. 573 vom 8. 12. 27).

Die Bestellungen für das Wasserkraftwerk „Dnjeprostroj"
(„Industrie- u. Handelsblatt der Dortmunder Zeitung", Dortmund, Nr. 576 vom 10. 12. 27.)

Neubau eines russischen Großkraftwerkes
(„Deutsche Bergwerks-Zeitung", Essen, Nr. 289 v. 10. 12. 27.)

St. Lawrence Navigation
(„Fairplay", Nr. 2320 vom 27. 10. 27.)

Deutschland, das Tsanasee-Projekt und Abessinien
Von *Dr. H. D. Salinger* („Industrie- und Handels-Zeitung", Berlin, Nr. 270 vom 18. 11. 27).

Rechtsfragen der Binnenschiffahrt.

§ 61 des Binnenschiffahrtsgesetzes und die Berliner Industrie- und Handelskammer
Von *Prof. Dr. O. Zschucke*, Berlin („Verkehrsrechtliche Rundschau", Berlin, Nr. 11/12, Nov./Dez. 27).

Bezugsquellen-Nachweis

Ein Branchenregister von Lieferfirmen und Unternehmungen für Hafen-, Kanal- und Schiffbau, Werft... Wasserbau und Binnenschiffahrt einschließlich Gütertransport und Eilfrachtverkehr

A ANKERKETTEN

Vereinigte Stahlwerke Aktiengesellschaft

Dortmunder Union-Hoerder Verein

Abteilung Kettenfabrik Carl Schlieper, Dortmund

B BINNENHÄFEN

Tilsit

Östlichster Binnenhafen Deutschlands

Vermittelt den Verkehr zwischen dem Deutschen Reiche und dem Osten Neuzeitlich angelegte Kaianlagen mit Reichs- u. Kleinbahnanschlüssen Zweckmäßige Umschlageinrichtungen. Industriegelände am Hafen und Güterbahnhof reichlich vorhanden. Knotenpunkt von 6 großen Reichsbahnstrecken. Anfragen an Magistrat - Hafenbetrieb -

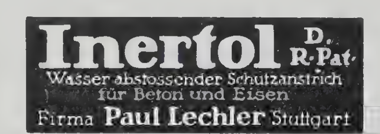
E ENTWÜRFE

Ingenieur-Büro Havestadt Contag G.m.b.H.

Gegründet 1882 Berlin-Wilmersdorf Berliner Str. 157

bearbeitet Kanal- u. Hafenbauprojekte technisch und wirtschaftl. auf Grund 40jähriger Erfahrung im Bau u. Betrieb

K KANALBAU



L LACKE U. FARBEN

Beck, Koller & Co.

Berlin SO 16

Lacke, Farben, Pinsel für den Schiffsbedarf

Inertol D. R-Pat.

Wasser abstossender Schutzanstrich für Beton und Eisen

Firma **Paul Lechler** Stuttgart

LATERNEN

Ahlemann & Schlatter

Schiffslampen- und Laternenfabrik

Hemelingen bei Bremen

Gegr. 1868 Preislisten auf Anforderung



J. H. Peters & Bey

Hamburg 9, Gegründet 1881

Spezialfabrik für Schiffslaternen

Lieferanten der Normallaternen für die Seewarte, der Positionslaternen u.a., der Ozeandampfer Imperator, Vaterland, CapPolonio

M MOTOREN

Hanseatische Motoren-Ges. m. b. H.

Bergedorf-Hamburg

Rohölmotoren, Motorladewinden Wendegetriebe

Junkers-Motorenbau

G. m. b. H., Dessau

Kompressorlose Doppelkolben-Dieselmotoren

ohne Ventile, ohne Zylinderkopf, in Leistungen von 8-600 PSe.

Gebrüder Sulzer A.-G.

Ludwigshafen a. Rh.

Kompressorlose **Zweitakt-** Dieselmaschinen

von 20 PS aufwärts bis 160 PS in Verbindung mit bewährten Wendegetrieben

Größere Leistungen umsteuerbar

INSELDRUCKEREI G.M.B.H.

BUCHDRUCKEREI • KUNSTDRUCKEREI
BERLIN S 14 • WALLSTRASSE No. 56
FERNSPRECHER MORITZPLATZ 16963

Die Mitglieder des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt werden gebeten, bei Bedarf sich obenstehender Firmen zu bedienen.

1928 Nr. 3 1. Februarheft

Zeitschrift für Binnenschiffahrt

Herausgeber: Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt e. V. Berlin NW 40 Herwarthstr. 3a
Fernsprech-Anschluss: Amt Hansa Nr. 2744, Nr. 2745 und Nr. 2755 • Telegramm-Adresse: Binnenfahrt, Berlin
Vorstand: Generaldirektor Dr. h. c. Ott, Köln / Geh. Baurat Prof. Dr. ing. h. c. de Thierry, Berlin / Staatsrat Dr. Ritter v. Graßmann, München / Hauptgeschäftsführer: Syndikus E. Schreiber, Berlin NW 40, Herwarthstr. 3a

60. JAHRGANG DER MITTEILUNGEN DES ZENTRALVEREINS

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" erscheint zweimal monatl. u. ist Organ nachstehender Vereinigungen:

Brandenburgischer Oder-Verein, Frankfurt a. O. / Bremer Kanal-Verein, Bremen / Deutsch-Oesterreich-Ungarisch-Schweizerischer Verband für Binnenschiffahrt / Elbe-Ostsee-Kanal A.-G. Wismar Hamburger Verein für Flußschiffahrt / Hansa-Kanal-Verein, Bremen / Intern. Vereinigung z. Förderung des Rheines bis zum Bodensee / Kanalverein Berlin-Leipzig / Küstenkanal-Verein Oldenburg Nordschweiz. Verband f. Schiffahrt Rhein-Bodensee / Pommerscher Binnenschiffahrtsverein / Schlesischer Oderverein / Südostpreuß. Kanalverein e. V. / Südwestdeutscher Kanalverein f. Rhein-Donau Neckar / Verband für Kanalisierung der Mosel u. Saar / Verband zur Wahrung der märk. Schiffahrtsinteressen e. V. / Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr e. V. / Werra-Kanalverein zur Verbindung der Weser mit Main und Donau / Weser-Bund e. V.



Schriftleitung:
Berlin NW 40, Herwarthstraße Nr. 3a
Fernruf Hansa Nr. 2744-45-55, Tel.-Adr.: Binnenfahrt



Die in der Z. f. B. zur Veröffentlichung gelangenden Aufsätze gehen in das Eigentum des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V. über. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Herausgeber keine Verantwortung. Beantwortung von Anfragen und Rücksendung von Manuskripten erfolgt nur, wenn Rückporto beigefügt ist. Nachdruck einzelner Artikel ist nur mit Erlaubnis der Schriftleitung und unter Quellenangabe gestattet. **Bezugspreis** monatlich 2 Mark, nach dem Ausland monatlich 3 Mark. Einzelhefte kosten 1,25 M. **Anzeigen.** Die 4 gespalt. Millimeterzeile 20 Pfg. Bei Wiederholungen Rabatt laut Tarif. Etwaiger Erscheinungsausfall infolge höherer Gewalt oder Streiks berechtigt nicht zur Rückforderung des Bezugsgeldes.

Verlag:
Insel-Zeitschriften-Verlagsgesellschaft m. b. H.
Berlin S 14, Wallstr. 56, Fernruf F. 7 Jannowitz Nr. 4570

Eisenbahn und Binnenschiffahrt

Die Einführung des Ausnahmetarifes 7 c für Erze von Stettin nach Deutsch-Oberschlesien und des Tarifes 30 im deutsch-tschechoslowakischen Güterverkehr (Verkehr mit deutschen Seehafenstationen) für Erze von Stettin nach Mährisch-Ostrau hat lebhafte Beschwerden der deutschen Oderschiffahrt hervorgerufen. Das ist verständlich, wenn man bedenkt, daß durch diese Tarifmaßnahmen der Reichsbahn die Benutzung des gebrochenen Weges (Oder-Wasserstraße von Stettin nach Cosel bezw. Oppeln — Reichsbahn-Anschlußstrecke) so gut wie illusorisch geworden ist.

Zu einer im „Stettiner General-Anzeiger" in den letzten Wochen veröffentlichten Artikel-Serie, in der das durch die Tarifmaßnahmen der Reichsbahn akut gewordene Problem „Oderschiffahrt und Reichsbahn" vom Standpunkte der Binnenschiffahrt und der Wirtschaft näher erörtert wurde, ist in der Nr. 29 dieses Blattes (vom 29. 1. 1928) eine „Entgegnung aus Reichsbahnkreisen" erschienen. Nach den Ausführungen dieser Entgegnung wurde die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft zur Erstellung der obengenannten Tarife gezwungen, weil die deutsch-oberschlesische und die tschechische Industrie erklärten, ihre Erze nicht mehr über Stettin beziehen zu können, sondern auf den billigeren Weg über Danzig-polnische Eisenbahnen übergehen zu wollen. Dem Einwand, die Erztransporte könnten dem deutschen Wege auch durch eine entsprechende Ermäßigung der Ablauffrachten ab Oderhäfen erhalten bleiben, begegnet die Reichsbahn mit folgenden Hinweisen:

1. mit Rücksicht auf die Deckung der Selbstkosten ist es der deutschen Reichsbahn nicht möglich, die Ablauffrachten ab Cosel und Oppelnhafen zu ermäßigen;
2. die Erzbeförderung über die Oder stellt eine Konkurrenz für die deutsche Reichsbahn dar. Der Schluß liegt auf der Hand: Diese Konkurrenz muß in Anbetracht der nicht ausgelasteten, gleichwohl aber zur Aufbringung der Gesamtreparationslasten mitverpflichteten, parallel laufenden Eisenbahnstrecke ausgeschaltet werden;
3. auch aus volkswirtschaftlichen Gründen ist es nicht möglich, in der Ablauf-Eisenbahnfracht die Selbstkosten zu unterschreiten. Denn da die Oderschiffahrt bereits unter den Selbstkosten fährt, so würden dann zwei Beförderungsmittel unter den Selbstkosten transportieren müssen.

Die Behauptung der Reichsbahn, bei ermäßigten Ablauffrachten von den Oderumschlagsplätzen könnten die Reichsbahn-Selbstkosten nicht mehr gedeckt werden, wird von der Wirtschaft und der Binnenschiffahrt solange bestritten werden müssen, als die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ihre Selbstkostenberechnung nicht klipp und klar vorlegt, und zwar nicht nur das Ergebnis dieser sogenannten Selbstkostenberechnung.

Für die zweite Argumentation — den Hinweis auf die Notwendigkeit der Konkurrenzbekämpfung — kann man dem Herrn Verteidiger der Reichsbahn nur dankbar sein. Und man kann nur hoffen, daß sich die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft recht bald und unzweideutig zu dieser Argumentation äußert.

Was endlich den dritten Teil der Begründung anbelangt, so scheint derselbe den Ausverkauf der Rechtfertigungsversuche der Reichsbahn anzukündigen. Ueber die Selbstkostenfrage der Reichsbahn gilt das bereits Gesagte. Wenn aber die Oderschiffahrt ihre Selbstkosten nicht deckt — und das tut die ganze deutsche Binnenschiffahrt mit ihrem knapp über hundert (1913 : 100) liegenden Frachtenindex nicht —, so kann nur ein lediglich kaufmännischer Reichsbahnbeamter den Schluß daraus ziehen, daß es aus volkswirtschaftlichen Gründen heraus besser ist, die Schiffahrt geht ganz zu Grunde, bevor sie — wenn auch nur unter dem Opfer des Zehrens an der eigenen Substanz — sich weiter in den Dienst der deutschen Volkswirtschaft stellt. Niemand verlangt, daß die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft einen kranken Verwandten — auch wenn sie dessen Krankheit mitverschuldet haben sollte — mitschleppt. Die Wirtschaft hat aber ein Recht, zu verlangen, daß ihr beide Großverkehrsmittel — Eisenbahn und Wasserstraße — in ihrer vollen Leistungsfähigkeit zur Verfügung stehen und daß nicht der stärkere Bruder seine Monopolstellung ausnutzt, um in Zukunft konkurrenzlos schalten und walten zu können. Die deutsche Oderschiffahrt ist in Gefahr. Es kann ihr geholfen werden, ohne daß die Reichsbahn Einbuße erleidet. Ihr muß geholfen werden, da die Wirtschaft ein Lebensinteresse an der Oderschiffahrt hat. Das Reichsverkehrsministerium hat mit der Tarifhoheit die Möglichkeit und die Pflicht, der Wirtschaft und der Oderschiffahrt zu geben, was sie braucht: Angemessene Erzausnahmetarife.



KÖNIGSBERG
Alte Speichergasse mit hohen malerischen Speichern

Königsberg — Ostpreußen

Von der Provinz Ostpreußen und ihrer Hauptstadt Königsberg hatte man vor dem Weltkriege nicht nur im Auslande, sondern auch in vielen Teilen des Reiches lediglich einen kulturhistorischen und geographischen Begriff, während man von Land und Leuten nur sehr wenig wußte. Nach dem Weltkriege hat sich dieser Zustand wesentlich geändert. Der Russeneinfall, die großen Schlachten in Masuren und die durch das Versailler Diktat erfolgte Schaffung des polnischen Korridors lenkten die Blicke der ganzen Welt nach dem Osten des deutschen Reiches. Ostpreußen ist der Vorposten für die gesamten nach dem Osten gerichteten Wirtschaftstendenzen geworden und seine Hauptstadt Königsberg der wirtschaftliche Konzentrationspunkt für den Handel mit Osteuropa, eine Tatsache, die einerseits in der geographisch-verkehrstechnischen Lage der Stadt, andererseits in ihrer wirtschaftlichen Struktur als alte Hansastadt begründet ist.

Kulturhistorisch stellt Ostpreußen eines der bedeutendsten preußischen Gebiete dar. Königsberg ist als Hochmeistersitz des deutschen Ritterordens und als Krönungsstadt der preußischen Könige jahrhundertelang der Schauplatz wichtigster politischer Ereignisse in der preußischen Geschichte gewesen. Noch heute erinnern alte Bauten, Burgruinen und sonstige Sehenswürdigkeiten an die Zeit der Hansa und des Ordensstaates und an die blutigen Kämpfe der Ordensritter gegen ihre heidnischen Nachbarn. Königsberg besitzt eine der ältesten Universitäten Deutschlands, die 1544 von Herzog Albrecht von Preußen als alma mater albertina gegründet wurde. Hier studierte und lehrte Königsbergs größter Sohn, Immanuel Kant, dessen Andenken würdig umrahmt ist von Namen wie Max von Schenkendorff, Herder, Hamann, Gottsched, Theodor v. Hippel, E. T. A. Hoffmann, Simon Dach und Zacharias Werner. Noch heute erinnern die Grabstätte Kants und die Wohnhäuser anderer berühmter Männer an die Zeit des geistigen Aufstieges der Stadt.

Dem geistigen Aufstieg Ostpreußens und der Stadt Königsberg folgte auch der wirtschaftliche im 19. Jahrhundert. Die Provinz Ostpreußen hat vorwiegend agrarischen Charakter und ist infolgedessen die große Kornkammer Deutschlands. Durch die zähe Arbeit der kernigen arbeitsamen Landbevölkerung, geleitet durch die zielbewußte Arbeit der Landwirtschaftskammer, ist die Landwirtschaft in Ostpreußen zu hoher Entwicklung gelangt, so daß sich unter dem in der Provinz vorherrschenden Großgrundbesitz viele Mustergüter befinden. Insbesondere ist die ostpreußische Pferdezucht (Trakehnen), die vor dem Kriege fast das ganze Heer mit Pferdematerial versorgte, in der ganzen Welt bekannt und berühmt. Auch die Rinder- und Schweinezucht ist in Ostpreußen hoch entwickelt.

Nach dem Kriege haben die politischen und wirtschaftlichen Umwälzungen dem Handel im Osten zwar andere Grundlagen gegeben, die Stadt Königsberg hat aber ihre alte Bedeutung als Transitplatz nicht nur zurückgewonnen, sondern diese in mancher Beziehung noch erweitert. Davon zeugt der Neubau des großzügig angelegten Handels- und Industriehafens, der mit den modernsten Umschlagsvorrichtungen, großen Lagerhallen und Getreidespeichern, die zu den größten Europas gehören, versehen ist und der Stadt als Hafen und Handelsplatz seit einigen Jahren ein besonderes Gepräge verleiht. Der Königsberger Hafen hat durch diesen Neubau seine Leistungen verzehnfacht und ist der technisch am modernsten eingerichtete Umschlagsplatz der Ostsee geworden.

Eine der wichtigsten Neugründungen nach dem Kriege war neben dem Hafenneubau die Deutsche Ostmesse, die 1920 aus wirtschaftlicher Notwendigkeit heraus von der Stadt und interessierten Kreisen des Handels und der Industrie ins Leben gerufen wurde. Sie vereinigt mit den im Frühjahr und Herbst stattfindenden Allgemeinen Mustermessen großzügig eingerichtete Werbe- und Propagandainstitutionen, wie das Wirtschaftsinstitut für Rußland und die Oststaaten, der Ost-Europa-Verlag usw. die Wirtschaftsinteressen Deutschlands und Osteuropas und stellt einen Zentralmarkt für die Wirtschaft dieser Gebiete dar.

Die Verbindungsmöglichkeiten mit Ostpreußen sind trotz des polnischen Korridors gut. Für die Durchreise sind weder Visa noch Pässe notwendig, ebenso unterliegt das Reisegepäck keinen Zollförmlichkeiten. Königsberg ist von Berlin in durchgehenden Schnellzügen in ca. 10 Stunden zu erreichen, auf dem Seewege über Swinemünde—Pillau in 14—15 Stunden und auf dem Flugwege in 4—5 Stunden. Königsberg besitzt seit einigen Jahren einen vorzüglichen modernen Flughafen, der mit sämtlichen internationalen Linien in Verbindung steht. Moskau ist z. B. von Königsberg aus in 9 Stunden täglich zu erreichen.

Abgesehen von der wirtschaftspolitischen Stellung ihrer Hauptstadt Königsberg ist die Provinz Ostpreußen reich an historischen Sehenswürdigkeiten, die verbunden mit einzigartigen Naturschönheiten dem Lande eine besondere Anziehungskraft verleihen. Wer nur einmal von der hohen Steilküste des Samlandes auf die wogenden Fluten der Ostsee geblickt, wer über die Wanderdünen der Kurischen Nehrung, die größten Dünen der Welt, geschritten ist oder die feierliche Stille der von dichten hochstämmigen Wäldern umrahmten masurischen Seen genossen hat, kehrt mit unvergeßlichen Eindrücken in seine Heimat zurück und trägt den Ruhm dieser niegeahnten Schönheiten in die Ferne. Das wundervolle Tannenberg-National-Denkmal erinnert mit schlichtem Ernst an die Befreiung Ostpreußens durch eine der gewaltigsten Taten des deutschen Heeres unter Führung seines jetzigen Reichspräsidenten v. Hindenburg.

Ostpreußische Schiffahrtssorgen

Von Dr. Bodo Ebhardt, Berlin.

Ostpreußens Verkehrsbild wird neben dem aus zwei Stammlinien und zahlreichen kleineren „Meliorationsbahnen“ bestehenden Eisenbahnnetz auch vor allem durch die Lage an der See, daneben auch durch ein Netz zahlreicher kleiner den Norden des Landes vorteilhaft aufschließender Wasserstraßen gekennzeichnet. Diese Besonderheit wirkt sich auch bei der politischen Behandlung der ostpreußischen Grenzlandfragen aus.

Für den Fernverkehr mit der Binnenschiffahrt — wie auch für den Eisenbahnverkehr — hat Ostpreußen einen Januskopf, der mit einem Gesicht nach dem übrigen Reich blickt. Dieses Gesicht erblickt zunächst den polnischen Korridor und trägt sorgenvolle Züge. An dem mächtigen Weichselstrom, auf den Deutschland neben dem geschichtlichen und kulturellen dank der Meisterleistungen seiner Wasserbaubeamten noch einen besonderen Anspruch hat, leidet Ostpreußen schmerzlich durch eine blutende Wunde. Nicht genug, daß die Grenze dort in einem dem Versailler Vertrag ebenso wenig wie den wirtschaftlichen Bedürfnissen entsprechenden Weise gezogen ist, auch die Regelung des ostpreußischen „Zugangs“ zur Weichsel hat Deutschland bekanntlich als Diktat entgegennehmen müssen. Im Rahmen der hierdurch gegebenen Möglichkeiten wird noch jahrelange liebevolle Kleinarbeit nötig sein, um verkehrlich und betrieblich für die deutsche Schiffahrt auf der Weichsel etwa noch mögliche Verbesserungen zu erreichen.

Ueber die Weichsel führt aber nicht nur der Verkehr zwischen dem Weichsellande einerseits und dem übrigen Ostpreußen sowie Danzig andererseits und schließlich der nach Polen, hier hat Ostpreußen auch den Anschluß an den von Friedrich dem Großen geschaffenen Wasserweg zum übrigen Reich. Ueber diesen Verkehr besteht ein Vertrag mit Polen vom 21. IV. 1921. Daß er trotz nautisch-technischer Möglichkeit bisher nicht zur Wirkung kommen konnte, liegt daran, daß früher die Wirtschaftlichkeit dieses Wasserweges auf seinem Verlaufe nur durch deutsches Gebiet beruhte. Die Wiederbeschaffung der auf dieser Tatsache beruhenden Möglichkeit, auf Zwischenstationen Beiladungen zu nehmen, wird von den Handelsvertragsverhandlungen abhängen, bei denen sich überhaupt herausstellen muß, inwieweit Polen gewillt ist, noch weiterhin die Rolle eines Verkehrshindernisses zu spielen.

Auch das andere, ostwärts schauende Gesicht trägt den gleichen Ausdruck. Ostpreußen, die Brücke zwischen dem Westen und Osten Europas, die Klammer zwischen Europa und Asien, ist durch die zahlreichen Staatsgründungen, welche mit dem Versailler Vertrag gleichzeitig stattgefunden haben, schwer geschädigt worden. Der Verkehr nach dem Osten, auf dessen gutem Arbeiten die wirtschaftliche Bedeutung Königsbergs zum großen Teil beruht, ist durch zahllose Grenzen zerschnitten. Nicht überall ist es den unablässigen Bemühungen der Reichsregierung und Reichsbahn sowie der Kaufmannschaft bisher gelungen, die Hemmnisse zu beseitigen. Am schwersten leidet zweifellos der Norden der Provinz Ostpreußen. Er ist angewiesen auf den Memelstrom als Verkehrsweg, vor allem auf die Holzmengen, die in Floßgestalt dort hinunter zu schwimmen pflegten. Dieser Verkehr, einst über 1 Million t Festmeter im Jahre, liegt so gut wie völlig darnieder. Die trotz aller „Regulative“ noch immer bestehende Sperrung des Memelstroms an der polnisch-litauischen Demarkationslinie, die Litauen als Grenze nicht anerkennen will, unterbindet wichtigen Wirtschaftszweigen in Tilsit und Memel die Lebensader. Es ist sehr schwer für den Außenstehenden, über den Grenzstreit zwischen Polen und Litauen, den Litauen um die Stadt führt, die es als Hauptstadt betrachtet, ein Urteil abzugeben. Nur soviel können wir aussprechen, daß hier politisch doch anscheinend mit ungeeigneten Mitteln gearbeitet wird, denn Polen, Litauen, Memel und Deutschland wie auch Rußland sind an einer endlichen Freigabe der Flößerei auf dem Memelstrom wirtschaftlich sicherlich in gleicher Weise interessiert. Ob die jüngsten Genfer Verhandlungen hier den Anstoß zu einem sachlichen Ergebnis gegeben haben werden, bleibt abzuwarten!

Litauen hat zwar schon durch Erlaß von „Richtlinien“ die Transitflößerei e i n s e i t i g freigegeben. Polen dagegen glaubt eine g e g e n s e i t i g e ausdrückliche Verständigung über a l l e Formen des Verkehrs nicht entbehren zu können. Eine solche gegenseitige Verständigung würde bisher für beide eine hochpolitische Frage gewesen sein, da Litauen fürchtete, daß in dem Abschluß von Grenzvereinbarungen auch rein verkehrstechnischer Art ein Anerkenntnis der Demarkationslinie als Grenze gesehen werden könnte. Ob diese Sorge nötig ist, wollen wir nicht entscheiden. Jedenfalls wird der Memelverkehr wohl noch lange ein Sorgenkind für alle Beteiligten sein. Vorläufig kann nur durch Ausräumung von kleineren Behinderungen, die die neuen Grenzen für den alten Verkehr zwischen Ostpreußen und dem Memelstromgebiet mit sich gebracht haben, wenigstens für denjenigen Verkehr Erleichterung geschaffen werden, der von den oben besprochenen politischen Mißständen nicht berührt wird.

Neben diesen grenzpolitisch begründeten Benachteiligungen der ostpreußischen Binnenschiffahrt ist deren Kreditbedürfnis als Gegenstand von Sorgen zu betrachten. Die Fahrzeuge sind zum großen Teil in der Kriegszeit und Nachkriegszeit stark heruntergewirtschaftet worden, die Instandsetzungsarbeiten erfordern vielfach Kosten, welche über den augenblicklichen Wert der Fahrzeuge hinausgehen. Die allgemeine Reichs-Kredit-Aktion für die Binnenschiffahrt ist für Ostpreußen nur mit gewissen Schwierigkeiten anwendbar gewesen, da ostpreußische Fahrzeuge in ihrem augenblicklichen technischen Zustande für eine Schiffshypothekenbank nur in seltenen Fällen die satzungsgemäß erfor-

derliche reale Grundlage darstellten. Andererseits ist die ostpreußische Schiffer-Bevölkerung ein bodenständiger, ausgezeichneter Menschenschlag, der volles Vertrauen und jede Förderung verdient. Es tritt also noch mehr als im sonstigen Schiffskreditwesen ein Moment des Personalkredits in den Vordergrund. Dies hat dazu geführt, folgenden Weg zu prüfen. Die Kreditaktion für die Binnenschiffahrt hatte ursprünglich vom Reich und Preußen gemeinsam unternommen werden sollen. Preußen hat sich nachträglich zurückgezogen. Selbst gegenüber der — wie vorliegend — denkbar einhelligsten und loyalsten Zusammenarbeit bedeutete dieser Schritt eine Vereinfachung des Geschäftsganges. Für die ostpreußische Schiffahrt bildet die noch aufgesparte preußische Mitwirkung eine wertvolle Reserve, auf die nun zurückgegriffen werden konnte, als im April 1927 eine gemeinsame Ressortbereisung der ostpreußischen Wasserstraßen zwecks Studium der dortigen Binnenschiffahrtsverhältnisse zu dem Ergebnis führte, daß das Reichsverkehrsministerium den Preußischen Handelsminister gebeten hat, den formellen Mangel, daß die ostpreußischen Binnenschiffe eine geeignete reale Kreditgrundlage vielfach nicht darstellen, durch eine staatliche Bürgschaft in begrenzter Höhe für gut empfohlene Schiffer zu heilen. Ueber das Ergebnis der Verhandlungen ist bisher nichts bekannt geworden.

Inzwischen hat die Deutsche Schiffspfandbriefbank in Berlin auf Grund des bei dieser Reise gewonnenen Augenscheins gegen 700 000 RM. aus den Reichskreditmitteln nach Ostpreußen vergeben; es handelt sich hierbei allerdings fast ausschließlich um N e u b a u t e n. Im Gegensatz zu den Verhältnissen bei anderen Strömen muß jedoch betont werden, daß der schlechte Zustand der ostpreußischen Binnenschiffahrt die Erstellung von modernen Neubauten vielfach erwünscht erscheinen läßt. Bei Beurteilung der ostpreußischen Binnenschiffahrt wie des dortigen Wasserstraßennetzes selbst muß vor einem Vergleich mit den kompakten westdeutschen Industrie- und Verkehrsverhältnissen gewarnt werden. Es hätte keinen Zweck, Wasserstraßen des ostpreußischen Binnenverkehrs für 1000 Tonnen-Schiffe zu bauen, da solche Schiffe doch nie erscheinen, wenigstens keine vollen Ladungen finden würden. Kapitalmangel und geringe Wirtschaftsdichte lassen die entsprechenden Gütermengen nicht aufkommen. Die Erfahrungen einer übereifrigen ostpreußischen Kommunalverwaltung mit einem viel zu großen Schiff haben dies neu bestätigt. Dagegen ist der heutige Binnenschiffsverkehr mit den kleinen Schiffen in Ostpreußen lebensberechtigt. Die handwerksmäßige Betriebsform ist dem Bedürfnis besonders auch der verästelten Wasserwege im Memel- und Nemoniendelta mit ihrem Mangel an Eisenbahnen gut angepaßt und liegt sehr im Interesse der Landwirtschaft, der Holz-, Torf- und der Ziegelindustrie. Nur die Verbindung zum Memelstrom, zu dem osteuropäischen Hinterland und mit dem Massenverkehr der Tilsit-Ragniter Zellstoffindustrie verlangt größere Schiffsgefäße. Hierfür ist die Begradigung der Krummen Gilge dringend geboten, angesichts der günstigen Verkehrsentwicklung, angesichts des Wettbewerbs Königsberg—Memel und der in absehbarer Zeit bestimmt kommenden Oeffnung des Memelstromes. Auch die Tatsache, daß ein Kurzstreckenverkehr mit Kohle auf dem Wasser zwischen Königsberg und der Tilsiter Gegend entstanden ist, gibt zu denken.

Etwas anders liegt es mit dem von manchen Kreisen immer noch geforderten m a s u r i s c h e n K a n a l. Sein Bau wurde seinerzeit stillgelegt, um die vordringliche Elektrisierung Ostpreußens zu ermöglichen, die im Interesse der Verhinderung der Landflucht bedeutend wichtiger ist. Auch heute kann der Zeitpunkt zur Fortsetzung des Baues noch nicht für gekommen gehalten werden. Der Kanal hätte nur Zweck gehabt, wenn er zum Narew durchstoßen und Großverkehr erschließen könnte. Nun er aber halbfertig daliegt und zudem die Möglichkeit der Kraftgewinnung die finanzielle Seite möglicherweise etwas erleichtern wird, stellt er ein Problem dar, das eines Tages irgendwie gelöst werden muß, wenn auch heute wohl niemand mehr auf den Gedanken kommen würde, seinen Bau von vorne zu beginnen. Der Aufschluß der Provinz und besonders ihr Anschluß an den Seehafen Königsberg muß in erster Linie als Aufgabe einer den besonderen ostpreußischen Verhältnissen angepaßten Tarifpolitik der Reichsbahn angesehen werden. Und es muß anerkannt werden, daß auf diesem Gebiete schon viel geschehen ist, ebenso wie die Reichsbahn das Menschenmögliche getan hat, um der nordostpreußischen Holzindustrie die durch die Sperrung des Memelstromes geschaffene Lage zu erleichtern. Es kann nicht angehen, den schon dünnen Verkehr des ostpreußischen Reichsbahnnetzes durch Kanalbauten noch mehr zu schwächen, solange die Reichsbahn sich ihrer staatspolitischen Aufgabe für Ostpreußen bewußt bleibt*). Die natürlichen Wasserstraßen behalten trotzdem in Ostpreußen ihre historische Berechtigung.

In Ostpreußens heutiger Notlage ist das Vorhandensein der billigen natürlichen Wasserwege, die sich alle in dem Seehafen Königsberg vereinigen, umsomehr von entscheidender verkehrspolitischer Bedeutung, als die Seeschiffahrt hier in Bälde durch den auf 8 m nutzbare Wassertiefe und Befahrbarkeit bei Nacht ausgebauten Seekanal einen allen modernen technischen Bedürfnissen entsprechenden Zugang findet. Schon heute kann Ostpreußen durch die billigen Seefrachten seine wirtschaftlichen Verbindungen weiter ausdehnen, als dies binnenländischen deutschen Grenzprovinzen, z. B. Oberschlesien oder dem Saargebiet, möglich sein würde. Der erweiterte Blick und das Freiheitsgefühl, die allenthalben mit der Betätigung zur See verbunden sind, wirken sich auch in Königsberg aus.

Dieser kurze Ueberblick läßt vielleicht schon erkennen, daß in allen Fragen der See- und Bin-

*) Den Ausführungen des Herrn Verfassers über den masurischen Kanal vermögen wir uns nicht in allen Punkten anzuschließen. Sie stehen im Widerspruch zu den dem Ostpreußischen Wasserstraßenbeirat gegebenen Zusagen. Weite Kreise der Land- und Holzwirtschaft fordern dringend die Beendigung des Kanals, wie sich auch in der letzten Sitzung des Ostpr. Wasserstraßenbeirates erneut zeigte. Eine Konkurrenz wird der Reichsbahn durch den masurischen Kanal kaum erwachsen, dagegen dürften weite Teile der Provinz, die durch Bahnen nicht erschlossen werden können, einen wirtschaftlichen Aufschwung erleben. D i e S c h r i f t l e i t u n g.

nenschiffahrt zwischen Staats- und Privatinitiative Grenzen bestehen, die von denen bei dem der Oeffentlichkeit am nächsten liegenden Verkehrsmittel, der Eisenbahn, im System wesentlich abweichen. Wo bei der Bahn kraft Gesetzes Betriebspflicht, Vertragszwang, Tariföffentlichkeit besteht, ist die Befriedigung des Verkehrsbedürfnisses bei der Schiffahrt durch Angebot und Nachfrage, durch den Kampf des Reeders und Schiffers um sein Dasein, durch gegenseitigen Wettbewerb und die Konkurrenz der anderen Verkehrsmittel, vor allem der Eisenbahn, sichergestellt. In der Schiffahrt — See- und Binnenschiffahrt sind sich darin völlig gleich — bleibt soweit die Privatinitative immer die Hauptsache. Vom Staat kann diese Verkehrsform fast nur durch die auch in Ostpreußen an verschiedenen Stellen im Gange befindlichen großen Wasserstraßenbauten (Königsberger Seekanal, Elbinger Fahrrinne, Begradigung der Krummen Gilge, Wasserweg nach Insterburg) unterstützt werden. Der Ruf an den Staat erschallt ferner meist auch da, wo besondere Verhältnisse vorliegen, z. B. beim Verkehr über die Landesgrenzen hinaus. Hier kann aber der Staat nur im Rahmen seiner Gesamtpolitik tätig werden, woraus gewisse Beschränkungen folgen, die auch in der Wirtschaft verstanden werden müssen.

Auf ihrer privaten Grundeinstellung beruht der Wert der Dienste, die Binnen- und Seeschiffahrt der Volkswirtschaft leisten. Die Möglichkeit eines persönlichen Vertrauensverhältnisses zwischen Ablader und Verfrachter, die bewegliche Anpassungsfähigkeit der Schiffsfrachten an die Konjunktur, sind die wertvollsten Folgen aus der privaten Betriebsform. In Erkenntnis dieser Tatsache dürfte das Reichsverkehrsministerium trotz mancher anfangs aufgetretenen entgegengesetzten Anregungen mit Recht vermieden haben, der Kreditaktion für die Binnenschiffahrt eine obrigkeitliche Form zu geben. Vielmehr galt es, die vorhandenen privaten Kreditinstitute wieder in das Geschäft zu bringen. Dies geschah durch einmaligen Ankauf eines größeren Postens Pfandbriefe. Es ist erreicht worden, daß die Kreditlage der Binnenschiffahrt nicht mehr hinter der der allgemeinen Volkswirtschaft zurücksteht. Mehr zu erreichen kann niemals Aufgabe einer Staatshilfe sein. Nunmehr gilt es für die Banken, in Anpassung an die allgemeinen Kreditverhältnisse der deutschen Wirtschaft ihr Geschäft organisch und in Ruhe weiter zu entwickeln.

Soweit der Frachtverkehr. Nicht vergessen sei, daß Ostpreußen auf seinen Binnengewässern auch Personenverkehr von seltener Lebendigkeit besitzt. Durch die unvergleichliche Schönheit der verschiedenen ostpreußischen Landschaften und die Möglichkeit angenehmer Verbindungen mit den abgerissenen Landesteilen Danzig und Memel stellt in Ostpreußen die Personenschiffahrt eine weitere politische und wirtschaftliche Kraftquelle dar, deren Ausnutzung auch geeignet sein sollte, einen starken Fremdenstrom nach dem deutschen Osten zu lenken, den Reisenden aus dem „Reich" die Deutschheit dieser Lande zu Gemüt zu führen und nicht zuletzt auch durch den Verdienst aus Verpflegung und Unterbringung der Gäste andere Gewerbe und die Landwirtschaft zu fördern. So sollte die ostpreußische Binnenschiffahrt als eine Waffe im Kampfe gegen die Entvölkerung dieses herrlichen Landes planmäßig entwickelt werden.

Ist eine solche Entwicklung in der Binnenschiffahrt eine Aufgabe der Privatwirtschaft und der örtlich am Fremdenverkehr interessierten Kreise, so bedurfte die Verbindung über See mit dem übrigen Reiche der obrigkeitlichen Förderung, um diesen neuartigen Verkehr in das Netz der großen deutschen Reiseverbindungen einzufügen. Die vom Reichsverkehrsministerium unter Beteiligung des Preußischen Ministeriums für Handel und Gewerbe seit längeren Jahren geführte Seeverbindung von Swinemünde nach Pillau und Zoppot (seit 1927 auch nach Memel) hat bekanntlich im Jahre 1926 durch die Indienststellung zweier sehr schöner regierungseigener Schiffe eine wesentliche Festigung erfahren. Die Gelegenheit zum nationalpolitischen Anschauungsunterricht, die diese Seeverbindung bietet, immer weiter und immer reibungsloser auszubauen, ist ein Gegenstand unermüdlicher Arbeit. Nicht nur politisch hofft man Ostpreußen damit unterstützen zu können. Eine Aufgabe der Seeverbindung liegt vor allem darin, den Reiseverkehr nach Ostpreußen zu einer solchen Volkstümlichkeit zu bringen, daß diese schöne viel zu unbekannte Provinz gleichberechtigt neben andere schöne Landschaften unseres Vaterlandes tritt.

Um die Wasserstraßenverwaltung

„. . . . Fragt man sich, ob die Interessen der Landeskultur in Preußen bei der Verwaltung der Wasserstraßen die gleiche Berücksichtigung gefunden haben wie die der Schiffahrt, so darf gesagt werden, daß dies bei Einrichtung der Strombauverwaltungen zunächst keineswegs immer der Fall war. Es fehlte eben an einer Zentralstelle, die verpflichtet und in der Lage war, etwa beim Ausbau der Wasserstraßen alle Folgen für die Landeskultur zu prüfen und danach Entscheidungen zu treffen. Die Zuständigkeit des Landwirtschaftsministeriums ist nach Auflösung des Ministeriums für die öffentlichen Arbeiten erheblich erweitert und umfaßt mehr oder weniger alle die Landwirtschaf berührenden wasserwirtschaftlichen Fragen. Die Strombauverwaltungen unterstehen aber nach wie vor politischen Beamten der allgemeinen Landesverwaltung. Ergeben sich unter diesen Verhältnissen widerstreitende Interessen, so wird die Entscheidung durch das Staatsministerium erfolgen müssen, und dieses wiederum hat sich mit dem Reichsverkehrsministerium auseinander zu setzen, dem es in solchem Falle nicht geschlossen gegenüber steht.

Wenn dagegen die Wasserstraßenverwaltung in allen Instanzen eine Reichsbehörde ist, dann wächst m. E. die Stoßkraft der Landesbehörde, welche die Landeskulturinteressen zu wahren hat, ungemein. Auch die Behörden und ihre Beamten sind Menschen, und es liegt auf der Hand, daß einer Reichsbehörde gegenüber die Landesbehörde mit Luchsaugen aufpassen wird, ob sie der Reichsbehörde nicht etwas am Zeuge flicken kann. So wird das Landwirtschaftsministerium einer Reichsstrombauverwaltung gegenüber zweifellos mit mehr Nachdruck auftreten können, wie den Strombauverwaltungen verschiedener Länder."

Deichhauptmann *Freiherr von Wangenheim-Wake* in der *Hannoverschen Landeszeitung.*

Ostpreußens wichtige Binnenwasserstraße.
Das alte Kulturwerk der Gilge

Von Ministerialrat Rollmann, Berlin.

Die Gilge, der linke Mündungsarm des Memelstromes, verfolgt jetzt einen wesentlich anderen Lauf als in früherer Zeit; auf dem weitaus größten Teil ihrer Länge bewegt sie sich jetzt in künstlich angelegtem Flußbett. Die ersten umfangreicheren Arbeiten zur Begradigung des ursprünglich außerordentlich gewundenen Gilgelaufes wurden bei Herstellung des bei km 15 (Sköpen) beginnenden, etwa 10 km langen geraden, bis zum Dorfe Norweischen reichenden Flußbettes vor mehr als 300 Jahren ausgeführt. Der Bau des Seckenburger Kanals, der zwischen Seckenburg und Marienbruch eine Begradigung von 8 km Länge im unteren Laufe des Gilgestromes darstellt, wurde 1833 begonnen. Die Arbeiten zur Verbesserung der Abzweigung der Gilge (km 0) vom Memelstrom durch den Bau des Jäkerischken Kanals (km 2,7 bis km 3,9 des Gilgestromes) und die Verlegung der Abzweigungsstelle stromaufwärts im Memelstrom wurden in den 30er Jahren des vorigen Jahrhunderts beendet. Dann begannen die etwa 30 Jahre währenden Strombauarbeiten zur Erreichung einer günstigeren Schiffahrtstiefe durch den Einbau von Buhnen auf der oberen Strecke der Gilge vom Memelstrom bis herab nach Sköpen. Bei km 11,7 wird zur Zeit die Abflachung einer scharfen Kurve vorgenommen; die Arbeit soll im laufenden Jahr beendet werden. Die einzige, noch scharfe Kurven aufweisende Strecke der Gilge liegt zwischen km 4,5 (Campinischken) und km 10,5 (Sedwilleiten), sie heißt die „Krumme Gilge“.

Die Gilge bildet einen Teil der Ende des 17. Jahrhunderts durchgeführten Binnenwasserstraße, die den Memelstrom und sein Hinterland mit dem Seeumschlagshafen Königsberg an der Pregelmündung verbindet. Während diese Binnenwasserstraße auf den übrigen Strecken den Forderungen des Schiffsverkehrs mit 400 t Fahrzeugen im allgemeinen gut entspricht, genügt die „Krumme Gilge“ den Verkehrsanforderungen nicht.

Die Krumme Gilge bietet wegen ihrer scharfen Krümmungen, ihres starken Gefälles und ihrer Untiefen, sowie wegen der Unübersichtlichkeit ihrer Fahrstraße infolge der hohen Vorländer und der zum Teil weit vorspringenden Deichecken der Schiffahrt große Schwierigkeiten. Die allmähliche Zunahme des Schleppverkehrs führte 1908 zunächst dazu, durch Polizeiverordnung die Floßbreite etwa auf die Hälfte (von 18 auf 10 m) zu beschränken. Naturgemäß brachte diese Maßnahme eine Verteuerung des Floßverkehrs für Königsberg infolge Vermehrung der Floßbesatzung mit sich; sie führte bei der immer mehr an Bedeutung gewinnenden Schleppschiffahrt keine ausreichende Abhilfe herbei, ebensowenig wie die in den folgenden Jahren ausgeführte Zurücklegung einer Deichecke bei Motzwethen, die nur an einer Stelle die Uebersicht etwas erleichterte. Die berechtigten Klagen der Interessenten über die Störungen, Erschwernisse und Gefährdungen, die der Weg durch die Krumme Gilge für die Schiffahrt mit sich bringt, verstummten nicht. Das Preußische Ministerium der öffentlichen Arbeiten erkannte die dringende Notwendigkeit der Begradigung der Krummen Gilge an und ordnete die Vorlage von geeigneten Verbesserungsvorschlägen an. Der jetzt vom Reichsverkehrsministerium zur Ausführung bestimmte Bauentwurf sieht die Herstellung eines, die Krümmungen der Gilge zwischen km 4,5 und km 10,5 abschneidenden, mit einer Schiffsschleuse versehenen Durchstiches vor, der dem Schiffsverkehr dienen, während der alte Flußlauf dem Verkehr der Flöße und höchstens noch der kleinen Kähne vorbehalten bleiben soll. Aus der Wirtschaftlichkeitsberechnung, die zu dem Kostenüberschlag aufgestellt ist, ergibt sich, daß die Betrieb- und Unterhaltungskosten der geplanten Bauanlage durch Befahrungsabgaben gedeckt werden können, sobald der Güterverkehr über 250 000 t im Jahre steigt. Die Größe des augenblicklichen (1927: 250 000 t) und des früheren Verkehrs auf der Gilge (1912: 700 000 t) läßt die Wirtschaftlichkeit des Wasserstraßenbaues erwarten, sobald der Verkehr nach Rückkehr normaler Verhältnisse zwischen Litauen und Polen durch die polnisch-russische Holzzufuhr der alten Höhe wieder nahekommt.

Für eine national gefährdete Provinz wie Ostpreußen ist die Ausschöpfung aller Wege zur Erschließung des Hinterlandes eine dringende Notwendigkeit. Nur in wirtschaftlicher Blüte wird die Provinzialhauptstadt ihrer Aufgabe als politisches und geistiges Zentrum genügen können. Zudem ist Königsberg der einzige unumstrittene große Absatzplatz für die Erzeugnisse der ostpreußischen Landwirtschaft. Der neuzeitliche Ausbau der „Krummen Gilge“ wird also durch Stärkung der Königsberger Verkehrslage der ganzen Provinz Ostpreußen zu Gute kommen!

Die Verkehrsbelastung der deutschen Binnenwasserstraßen im Jahre 1926

Die tonnenkilometrischen Leistungen im Schiffs- und Floßverkehr der deutschen Binnenwasserstraßen sind von 18,9 Milliarden tkm im Jahre 1925[1]) auf 21,5 Milliarden tkm im Jahre 1926, also um 13,5 v. H. gestiegen. Die Zunahme der Verkehrsleistung ist etwas geringer als die Zunahme der beförderten Gütermengen, die sich von 1925 auf 1926 auf 19,4 v. H. beläuft. Die durchschnittliche

Die Verkehrsbelastung wichtiger Wasserstraßen.

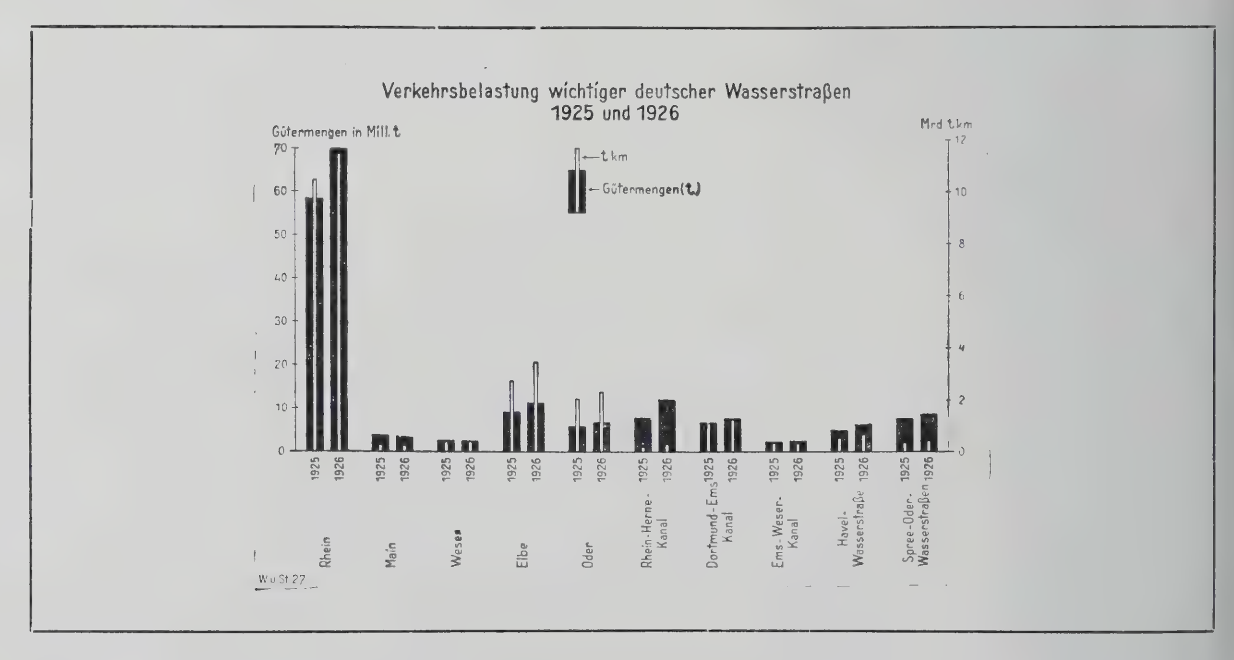
Wasserstraßen	Länge in km im Jahre 1926	Gütermengen in 1000 t		Millionen tkm		Verkehr in 1000 t je km	
		1925	1926	1925	1926	1925	1926
Rhein	696	58 411	69 791	10 455	11 469	15 021	16 478
Main	450	3 986	3 771	266	244	592	542
Weser	448	2 701	2 635	370	383	827	855
Elbe	727	9 364	11 448	2 727	3 439	3 751	4 731
Havel-Wasserstraße	328	5 102	6 569	517	662	1 575	2 020
Oder	692	6 035	7 036	2 027	2 292	2 929	3 312
Rhein-Herne-Kanal .	38	8 114	12 253	185	287	4 872	7 548
Dortmund-Ems-Kanal	281	6 868	7 930	1 099	1 233	3 909	4 388
Ems-Weser-Kanal .	172	2 459	2 561	318	312	1 847	1 813
Spree-Oder-Wasserstr.	133	7 894	8 818	328	410	2 463	3 080
Zusammen	3 965	—	—	18 292	20 731	4 613	5 228
Alle Wasserstraßen*.	10 832	85 584	102182	18 905	21 459	1 981	1 981

*) Ohne den Verkehr auf dem Bodensee uud der Flensburger Förde

fuhr von der Ruhr zu den Rheinmündungshäfen entfällt und der infolge des Bergarbeiterstreiks in England im Jahre 1926 stark anstieg, legt auf den deutschen Wasserstraßen nur eine sehr kurze Strecke zurück.

Gegenüber den im Jahre 1913 im jetzigen wie auch im früheren Reichsgebiet beförderten Gütermengen (95,5 und 99,6 Mill. t) hat sich die Beförderung im Berichtsjahr erhöht. Die tonnenkilometrische Leistung des Berichtsjahres bleibt hinter der von 1913 im früheren Reichsgebiet nur unbedeutend zurück (21 459 Mill. tkm gegen 21 482 Mill. tkm) und ragt um 2,8 v. H. über die Verkehrsleistung von 1913 im jetzigen Reichsgebiet (20 883 Mill. tkm) hinaus. Die durchschnittliche Verkehrsdichte (1,98 Mill. t je km befahrene Wasserstraße) hat sich also gegenüber 1913 (früheres Reichsgebiet 1,46 Mill. t je km, jetziges Reichsgebiet 1,59 Mill. t je km) erhöht. Die durchschnittliche Beförderungsweite ist dagegen von 216 und 218 km auf 210 km zurückgegangen.

Die durchschnittliche Beförderungsweite auf den deutschen Binnenwasserstraßen ist im Berichtsjahr wie im Vorjahr und wie 1913 erheblich grö-



Beförderungsweite hat sich also vermindert, und zwar von 220 auf 210 km. Die verschieden starke Entwicklung von Beförderungsmenge und Verkehrsleistung ist in der Hauptsache auf den gegenüber dem Vorjahr gestiegenen Auslandsverkehr (von 43,1 auf 57,1 Mill. t) zurückzuführen. Denn dieser Verkehr, der zum großen Teil auf die Kohlenaus-

ßer als bei der Eisenbahn. Bei der Reichsbahn, auf die über 9/10 der Gesamtlänge des deutschen Eisenbahnnetzes und im Jahre 1926 rund 98 v. H. des gesamten deutschen Eisenbahngüterverkehrs (einschl. Wechselverkehr mit den Privatbahnen) entfallen, betrug die durchschnittliche Beförderungsweite 1926: 147,7 km, im Vorjahr 145,9 km und 1913 im früheren Reichsgebiet 128 km, im jetzi-

[1]) Vgl. „W. u. St.“ 7. Jg. 1927, Nr. 1, S. 25.

gen Reichsgebiet 123 km. Während die auf dem Wasserwege beförderten Gütermengen im Berichtsjahr knapp ¼, im Vorjahr über ⅕ und 1913 (jetziges Reichsgebiet) rund ¼ der auf der Reichsbahn beförderten Gütermengen erreichen, bleiben die tonnenkilometrischen Leistungen der Binnenwasserstraßen — infolge der höheren durchschnittlichen Beförderungsweite — im Berichtsjahr wie im Vorjahr um rund ⅔, 1913 (jetziges Reichsgebiet) um rund ⅗ hinter den tonnenkilometrischen Leistungen der Reichsbahn bezw. der früheren Staatsbahnen zurück. Da die befahrene Länge der Wasserstraßen nur knapp ⅕ der Betriebslänge der Reichsbahn erreicht, ist, nach den vorstehenden Angaben, auch die durchschnittliche Verkehrsdichte bei den Wasserstraßen (rund 1,981 Mill. t je km 1926, rund 1,713 Mill. t je km 1925) eine erheblich stärkere als bei der Reichsbahn (rund 1,225 Mill. t je km im Jahre 1926, rund 1,129 Mill. t je km im Vorjahr).

Die Gesamtlänge der befahrenen Wasserstraßen betrug im Berichtsjahr 10 832 km, davon wurden 564 km nur von Flößen befahren. Die von Schiffen befahrene Länge betrug also 10 268 km oder 84 v. H. der gesamten schiffbaren Wasserstraßenlänge von 12 200 km.

Die Verkehrsleistung entfällt aber, wie die Uebersicht zeigt, mit rund 97 v. H. auf die 10 wichtigsten Wasserstraßen, deren befahrene Länge nur knapp ⅖ der gesamten befahrenen Länge umfaßt. An der Zunahme der Gesamtleistung gegenüber dem Vorjahre sind, mit Ausnahme des Ems—Weser-Kanals und des Mains — hier im Zusammenhang mit einer verminderten Beförderungsmenge (Holz) —, alle angeführten Wasserstraßen beteiligt. In der Zunahme im Elbe- und Odergebiet kommt die starke Erhöhung der Kohlenbeförderung zur Ausfuhr über See zum Ausdruck; denn die tschechische und oberschlesische Kohle durchfährt fast die gesamte schiffbare Länge der Elbe und Oder. Beim Rhein und den nordwestdeutschen Wasserstraßen spielt sich dagegen der in der Hauptsache nach holländischen und belgischen Seehäfen gerichtete Kohlenversand nur auf einer kurzen deutschen Strecke ab, und die Gesamtverkehrsentwicklung in den Oberrheinhäfen weist darauf hin, daß die Beförderung von Gütern auf lange Strecken auf dem Rhein sich gegenüber dem Vorjahr eher vermindert hat. Insgesamt entfallen im Berichtsjahr 53,4 v. H. (im Vorjahr rd. 55,3 v. H.) der gesamten Verkehrsleistung auf den Rhein. Die Elbe ist mit 16,0 v. H. (im Vorjahr rund 14,4 v. H.) am zweitstärksten beteiligt. An 3. und 4. Stelle stehen Oder und Dortmund—Ems-Kanal mit 10,7 und 5,7 v. H. (im Vorjahr 10,7 und 5,8 v. H.).

Die weitaus größte und auch gegenüber dem Vorjahr noch gestiegene Verkehrsdichte weist der Rhein auf. Sie reicht hier insgesamt rund um das 8fache, vom Niederrhein allein noch stärker, über den Gesamtdurchschnitt aller Wasserstraßen hinaus und hat sich gegenüber dem Vorjahr um fast ¹⁄₁₀ erhöht. Auch auf den meisten anderen Wasserstraßen ist die Verkehrsdichte gestiegen, besonders stark auf dem Rhein—Herne-Kanal (Kohlenverkehr). Die gesamte Verkehrsleistung der Schiffe und die gesamte durchschnittliche Beförderungsweite der Güter kommen in der vorstehend gegebenen Gegenüberstellung der Beförderungsmengen und den tonnenkilometrischen Leistungen auf den einzelnen angeführten Wasserstraßen nicht voll zum Ausdruck, da hier nur die auf inländische Strecken entfallende Verkehrsleistung erfaßt wird. Um die Gesamtleistungen zu erkennen, ist es notwendig, auch die von den in Deutschland zu Schiff versandten oder empfangenen Gütermengen im Ausland zurückgelegten Strecken mit zu erfassen. Unter Hinzurechnung der im Schiffsverkehr mit Deutschland auf ausländischen Strecken zurückgelegten Tonnenkilometer erfährt auch, dem verschiedenen Umfang und den verschiedenen Verbindungen im Auslandverkehr entsprechend, die Verteilung der Gesamtverkehrsleistung auf die einzelnen Stromgebiete eine Verschiebung.

Das geht aus der folgenden Gegenüberstellung hervor:

		vH der tonnenkilometrischen Leistung entfallen auf			
		ostpr. Wasserstraßen	Elbe-Oder u. Märkische Wasserstr.-Gebiet	Rhein-Ems-Weser-Gebiet	Donaugebiet
Im Inland allein					
	1925	0,4	31,9	67,4	0,3
	1926	0,3	34,1	65,2	0,4
Im Inland und Ausland zus.					
	1925	0,3	23,8	74,4	1,5
	1926	0,3	24,6	73,3	1,8

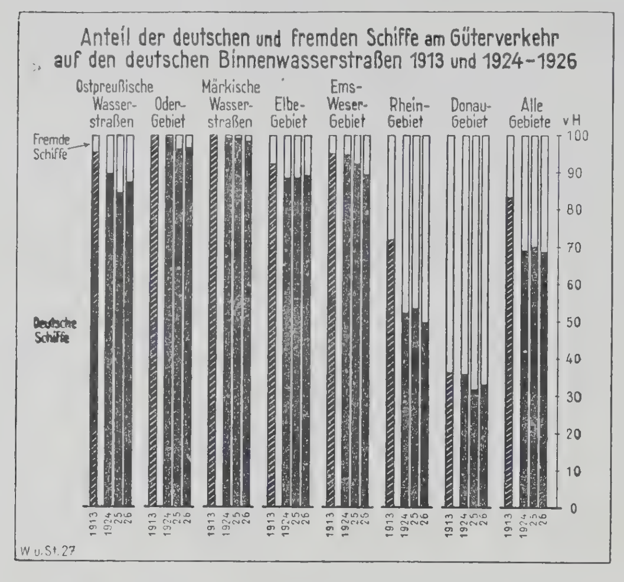
Im Donaugebiet mit seinem überwiegenden Auslandverkehr entfällt über ⅘ der tonnenkilometrischen Gesamtleistung des deutschen Verkehrs auf das Ausland. Der Verkehr erstreckt sich im Ausland zumeist auf weite Strecken. Die durchschnittliche Beförderungsweite ist hier fast 7mal so groß wie auf der verhältnismäßig kurzen deutschen schiffbaren Donaustrecke. Gegenüber dem Vorjahr hat sich die gesamte durchschnittliche Beförderungsweite im Donaugebiet (Inland und Ausland) um rund ⅛ erhöht und ragt damit in noch stärkerem Maße als im Vorjahr über die durchschnittliche Beförderungsweite in den übrigen Wasserstraßenge-

Der deutsche Güterverkehr im Inland und auf den anschließenden ausländischen Wasserstraßen.

Wasserstraßengebiete		Millionen Tonnenkilometer			Mittlere Beförderungsweite $\left(\frac{tkm}{t}\right)$ je t in km		
		im Inland	im Ausland	zusammen	im Inland	im Ausland	zusammen
Ostpreußische Wasserstraßen . .	1926	72,8	24,5	97,3	69	62	92
	1925	69,3	20,5	89,4	71	56	91
	1924	57,1	18,1	75,2	74	71	97
Odergebiet. Märk. Wasserstraßen und Elbegebiet*) . . .	1926	7 312,0	121,9	7 433,9	322	50	328
	1925	6 024,9	91,3	6 116,2	324	49	329
	1924	5 180,1	96,0	5 276,1	330	46	345
Rhein- und Ems-Weser-Gebiet .	1926	13 992,8	8 133,6	22 126,4	180	147	284
	1925	12 751 9	6 335,2	19 087,1	194	198	291
	1924	11 354,8	4 889,2	16 244,0	209	153	298
Donau-Gebiet . .	1926	80,4	463,3	543,7	124	793	840
	1925	57,1	310,7	367,8	114	789	734
	1934	47,1	271,7	318,8	110	771	747
Alle Wasserstraßen zusammen	1926	21 459,5	8 743,3	30 202,8	210	149	296
	1925	18 904,5	6 757,7	25 662,2	220	195	299
	1924	16 639,9	5 275,0	21 914,9	234	152	309

*) Die Küstengewässer westlich der Oder sind ihrer geringen Bedeutung wegen hier fortgelassen worden, in der Summe jedoch mitenthalten

bieten hinaus. Im Rhein-Ems-Weser-Gebiet ist die auf ausländische Strecken entfallende tonnenkilometrische Leistung nur um rund ²/₅ (im Vorjahr rund die Hälfte) kleiner als die auf das



Inland entfallende Verkehrsleistung. Dabei hat sich die durchschnittliche Beförderungsweite im Ausland gegenüber dem Vorjahr nicht unerheblich vermindert. Dieser Rückgang steht teilweise im Zusammenhang mit den Veränderungen im Auslandverkehr über Emmerich. Hier hat sich das ohnehin starke Uebergewicht des Verkehrs mit Rotterdam über den Verkehr mit Antwerpen, also des Verkehrs auf der kürzeren Strecke über den Verkehr auf der längeren Strecke, gegenüber dem Vorjahr noch verstärkt. Teilweise dürfte der Rückgang auch im Zusammenhang mit der Zunahme im oberrheinischen Grenzverkehr über Kehl und Maxau stehen. Dieser Verkehr legt im Ausland zumeist nur kurze und kürzere Strecken als der Auslandverkehr am Niederrhein zurück. Im Gebiet der ostpreußischen Wasserstraßen erreicht die Verkehrsleistung im Ausland bei einer Zunahme der im Durchschnitt dort zurückgelegten Strecke gegenüber dem Vorjahr rund ¹/₃ des Umfangs der Leistung im Inland.

An der gesamten im Zusammenhang mit dem Verkehr auf den deutschen Binnenwasserstraßen stehenden Verkehrsleistung (im Inland und Ausland) ist der auf ausländische Strecken entfallende Anteil mit 28,9 v. H. etwas stärker als im Vorjahr (26,3 v. H.) beteiligt. Dieser Anteil ist, da es sich mit Ausnahme des Donaugebietes bei den anschließenden Auslandstrecken durchweg um verhältnismäßig kurze Strecken handelt, erheblich geringer als der Anteil des Auslandgüterverkehrs am gesamten Güterverkehr (55,7 v. H., im Vorjahr 50,2 v. H.).

Der Anteil der im Ausland beheimateten Schiffe an der Verkehrsleistung auf den deutschen Binnenwasserstraßen hat sich gegenüber dem Vorjahr, und zwar fast ausschließlich infolge der Zunahme im Rhein-Ems-Weser-Gebiet, erhöht. Er bleibt insgesamt ebenso wie im Vorjahr etwas hinter dem Anteil, den die ausländischen Schiffe an den Ein- und Ausladungen der wichtigeren Häfen haben (33,0 v. H. im Berichtsjahr, 31,3 v. H. im Vorjahr) zurück. Der Anteil ist aber, sowohl bei der Verkehrsleistung als auch bei den Ein- und Ausladungen, erheblich stärker als 1913. Das ist, wie die besonders starke Steigerung im Rheingebiet und bei den ostpreußischen Wasserstraßen zeigt, zu einem erheblichen Teil auf die Grenzveränderungen, im Rheingebiet teilweise auch auf die Zunahme im Bestand der Binnenflotten der angrenzenden Länder, zurückzuführen.

Güterverkehr der ausländischen Schiffe auf den deutschen Binnenwasserstraßen.

Stromgebiete	1913 ¹)		1924		1925		1926	
	Mill. tkm	²) vH	Mill. tkm	³) vH	Mill. tkm	²) vH	Mill. tkm	²) vH
Alle Gebiete . .	3 593,5	16,7	5125,8	30,8	5 627,2	29,8	6 722,7	31,3
davon:								
Ostpreußische Wasserstraßen .	16,7	4,6	5,9	10,3	10,7	15,4	9,2	12,6
Oder-Gebiet . .	0,2	0,0	3,0	0,2	78,4	3,6	82,0	3,3
Märk. Wasserstr.	4,7	0,3	4,7	0,6	9,7	0,9	21,6	1,6
Elbe-Gebiet . .	321,4	7,8	303,0	11,5	323,0	11,5	384,0	10,8
Ems-Weser-Geb.	54,7	5,2	74,8	4,9	152,8	7,6	236,7	10,5
Rhein-Gebiet .	3 166,1	28,0	³) 4703,7	47,8	5 013,6	46,6	5 935,3	50,5
Donau-Gebiet .	29,7	63,9	30,3	64,3	38,9	68,1	53,9	67,0

¹) Altes Reichsgebiet. — ²) vH der Gesamtleistung des Stromgebiets
³) Geschätzte Zahlen.

Denkschrift über die Kanalbauten

In Erledigung einer Entschließung des Reichstages vom 6. 4. 27 hat der Reichsverkehrsminister unter dem 18. 1. 1928 dem Reichstag eine ausführliche Denkschrift über die Kanalbauten zugehen lassen.

In den Vereinbarungen über die Uebernahme der Landeswasserstraßen verpflichtete sich das Reich, den Mittellandkanal zu vollenden, die Rhein—Main—Donau-Verbindung herzustellen und den Neckar auszubauen.

Nach Ueberwindung der durch den Währungsverfall hervorgerufenen Schwierigkeiten trat die Reichsregierung mit den Länderregierungen erneut in Verhandlungen und vereinbarte ein neues Bauprogramm. Dieses sieht bis zum Jahre 1937 vor:

1. den Bau der Hauptlinie des Mittellandkanals von Peine bis Burg und den beschränkten Ausbau des Südflügels;
2. die Fertigstellung der Arbeiten am Ihlekanal, Plauer Kanal und am Oberspreekanal;
3. die Vollendung der Staustufe an der Donau am Kachlet bei Passau, die Niedrigwasserregulierung der Donau von Regensburg bis Passau sowie die Kanalisierung des Mains von Aschaffenburg bis Würzburg;
4. die Kanalisierung des Neckars von Mannheim bis Heilbronn.

Sind die in dem eingeschränkten Bauprogramm aufgestellten Ziele erreicht, so wird die Reichsregierung mit den Länderregierungen wegen der weiteren Durchführung der Staatsverträge erneut in Verhandlungen treten. Die Reichsregierung kann nicht ohne weiteres von ihren in den Staatsverträgen übernommenen Verpflichtungen abgehen und muß es besonderer Prüfung vorbehalten, ob und inwieweit neue Bedürfnisse anerkannt und befriedigt werden können. Die Reichsregierung glaubt, dem sich widersetzenden Kreis gegenüber an der seit Jahrzehnten von deutschen Ländern verfolgten Verkehrspolitik festhalten zu müssen, die dahin ginge, alle Verkehrsmittel gleichzeitig und nebeneinander angemessen zu entwickeln. Die Kosten, die für die Durchführung des eingeschränkten Programms in den nächsten zehn Jahren jährlich vom Reich aufgebracht werden müssen, werden sich nach der Denkschrift voraussichtlich im Jahresdurchschnitt auf 33,7 Millionen Mark belaufen.

Zum Schluß stellt die Denkschrift fest, daß für die Beschreitung des Anleiheweges bei Kanalbauten keine Möglichkeit mehr bestehe, da ein großer Teil der Ausgaben bereits bewilligt und auch verbraucht sei und daher auch nicht nochmals angefordert werden könne. In der am 25. 1. 28 stattgefundenen 347. Sitzung des Deutschen Reichstages wurde die Denkschrift dem Haushaltsausschuß überwiesen.

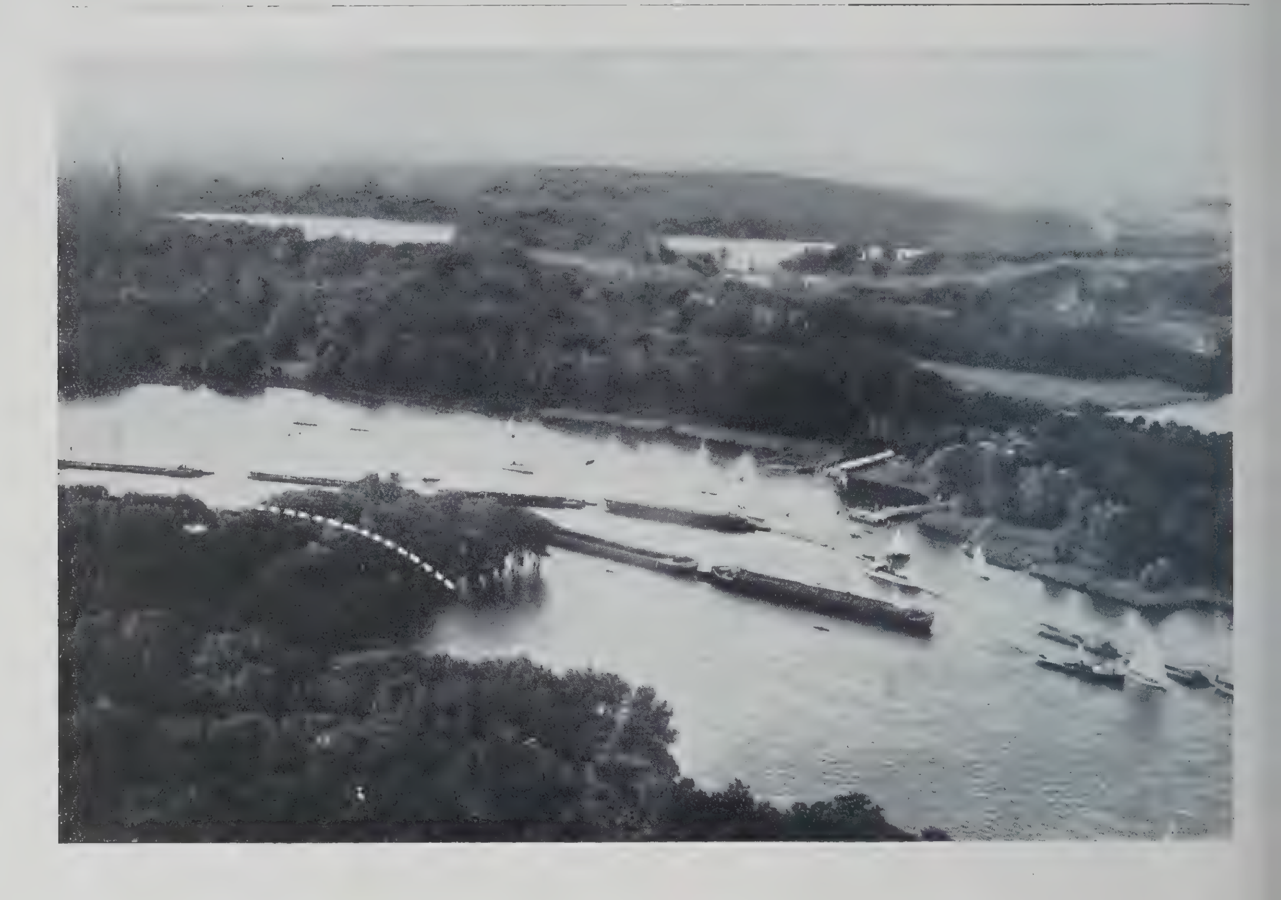


Zur Beseitigung der Sakrower Enge.

Der Haushaltsausschuß des Deutschen Reichstages hat bei der Beratung des Haushalts des Reichsverkehrsministeriums für das Jahr 1927 den Etatposten „Verbesserung der Fahrstraße in der Sakrower Enge RM. 120 000,—“ auf ein Jahr zurückgestellt, obwohl die Dringlichkeit dieser Wasserstraßenverbesserung im Interesse von Schiffahrt und Wassersport allseits anerkannt wurde. Mit um so größerem Befremden sucht man vergeblich in dem Haushaltsplan für das Jahr 1928 diesen Betrag. Binnenschiffahrt und Wassersport setzen in die Ausschüsse und das Plenum des Reichstages das Vertrauen, daß durch die Genehmigung des im Etat aus unverständlichen Gründen nicht vorgesehenen Betrages von RM. 120 000,— dem den Interessen des Verkehrs und der öffentlichen Sicherheit hohnsprechenden Mißständen der Sakrower Enge endlich einmal ein Ende bereitet werden kann.

Die Sakrower Enge liegt bei km 153,5 der Havel, etwa 3 km oberhalb der Stadt Potsdam im Zuge der Großschiffahrtsstraße Hamburg—Berlin und Spandau—Teltowkanal gerade an der Stelle, an der die beiden Verkehrswege sich trennen, so daß nicht weit davon eine Koppelstelle für den Frachtverkehr liegt. An der Engstelle, an der die Fähre betrieben wird, springen die Fährbrücken an dem verlängerten Krughorn und auf dem rechten Ufer das Sakrower Horn vor, so daß die Schiffahrtsstraße in einer stark gewundenen S-Kurve von nur 200 m Radius befahren werden muß. Mit der Fähre in Verbindung steht der bekannte Fährkrug „Dr. Faust“, der zu dem dahinter liegenden Königswald und dem Sakrower See den ersten Zielpunkt für den Berliner Ausflugsverkehr zu Wasser und zu Lande bildet.

Es kreuzen sich an dieser verkehrstechnisch außerordentlich ungünstig gelegenen Stelle der Großschiffahrtsverkehr mit etwa 30 000 Frachtfahrzeugen im Jahresbetrage von 5 Millionen t Laderaum, der Sportverkehr, der nach mehrfach vorgenommenen Zählungen rd. 3 000 Fahrzeuge aller Art an einem einzigen Sonntag aufweist, der Personendampferverkehr und der Fährverkehr. Die Personendampfer legen unmittelbar an der Fähr-



stelle halbstündlich an. Kurz vor Eintritt der Dunkelheit kann sich die Häufigkeit des Anlegens durch eingelegte Sonderdampfer und Verspätungen infolge der Schwierigkeiten beim Aus- und Einsteigen der großen Menschenmassen noch steigern. Dazu kommen die Berliner Tourendampfer, die Vereine und Gesellschaften in die Potsdamer Gegend bringen. Die Seilfähre fährt an Sonntagen mit 80 bis 100 Personen besetzt, ununterbrochen zwischen beiden Ufern hin und her.

Am Wochenende ist es daher eine gewöhnliche Erscheinung, daß Schleppzüge in beiden Richtungen, anlegende und auf freier Strecke wegen des Fährverkehrs wartende Personendampfer mit zahlreichen, womöglich in Flaute liegenden Segelbooten, Motor- und Paddelbooten ein zwar malerisches, aber in verkehrspolizeilicher Hinsicht äußerst bedenkliches Bild darstellen.

Gesteigert wird die Schwierigkeit der Verkehrsstraße durch die Unübersichtlichkeit infolge des dichten Baumbestandes auf der erwähnten Fährbuhne.

Als infolge der zahlreichen Klagen aus Schiffahrts- und Sportskreisen, die infolge der vorkommenden Havarie immer dringender, auch in der einschlägigen Presse erschienen, auf Abhilfe gesonnen werden mußte, war dabei auf das allen Berlinern bekannte reizvolle Landschaftsbild besonders Bedacht zu nehmen.

Eine wirkliche Abhilfe läßt sich nur schaffen, wenn die Landvorsprünge beschnitten und die Fahrstraße dadurch eine weniger gewundene Form erhält, ohne daß eine starre gerade Linie entsteht. Abhilfe durch polizeiliche Verkehrsvorschriften zu schaffen, ist nur möglich, wenn der Sportverkehr an Sonntagen stundenweise an dieser Stelle gesperrt wird. Dies dem Berliner Wassersport zuzumuten, erscheint jedoch außerordentlich bedenklich.

Da ein gewisser Eingriff in das den Berlinern vertraute Landschaftsbild stattfinden muß, wurden zur Beratung in dieser die Oeffentlichkeit stark interessierenden Frage der Direktor der staatlichen Stelle für Naturdenkmalpflege, der Konservator der Kunstdenkmäler in Berlin, Unter den Linden 4, und der Provinzial-Konservator gehört. Bedenken sind gegen den Entwurf von k e i n e n dieser zuständigen Stellen erhoben worden. Im Gegenteil haben sie die verkehrstechnische N o t w e n d i g k e i t der Beseitigung der Enge anerkannt. Einigen Wünschen bei der Ausgestaltung der Ufer ist im Entwurf stattgegeben worden. Am Sakrower Horn erhält die neue Uferlinie von etwa 110 m Länge durch eine geschwungene Form und die geplanten Anpflanzungen ihren natürlichen Ausdruck wieder. Auch der Schilfgürtel bleibt unberührt und wird an den angeschnittenen Stellen wieder hergestellt.

Bei dem geringen Eingriff wird das Landschaftsbild wohl etwas verändert, aber keineswegs beeinträchtigt. Berücksichtigt man, welche Vorteile für den gesamten Schiffsverkehr durch die Umbauten entstehen, sind die zu baggernden Erdmassen von nur 26 000 cbm und der aufzunehmende Geldbetrag von 120 000 RM. als außerordentlich g e r i n g zu bezeichnen.



VERSCHIEDENE MITTEILUNGEN

ALLGEMEINES

Technik und Verwaltungsreform. Zur rechten Zeit bringt die Berliner Fachzeitschrift „Bauwelt" einen Aufsatz des Ministerialdirektors Gährs, der eine technische Abteilung im Reichsverkehrsministerium leitet, über Organisationsfragen der technischen Reichsverwaltung. Ausgehend von der die Grenzen der historischen Länder vielfach weit überschreitenden Entwicklung technischer Unternehmungen nicht nur auf dem Gebiete des Verkehrs prüft der Verfasser unter Berücksichtigung der bisherigen Ansätze zur besonderen fachmäßigen Loslösung einzelner Gebiete aus der allgemeinen Landesverwaltung, inwieweit die Behördenbildung des Reiches dieser unitarischen Wirtschaftsentwicklung Rechnung getragen habe. Wenn die Staatsverwaltung auch anderen als nur technischen und politischen Belangen gerecht werden müsse, so sei doch für den Verkehr die Frage von der Weimarer Verfassung mit guten Gründen im Sinne der Reichseinheit gelöst worden. Insoweit dabei eigene, z. B. technische Ausführungstätigkeit des Reiches stattfinde, sei auch der Besitz eines eigenen Verwaltungsapparates erforderlich. Das gelte z. B. für die Hochbauverwaltung. In Ausführung einer Reichstagsresolution, die die Zusammenfassung der meisten technischen Aufgaben bei einem „Reichsministerium für Verkehr und Technik" gefordert habe, sei diese Zuschußverwaltung von dem ihr wesensfremden Reichsfinanzministerium loszulösen. Auch ihre Uebertragung an die Länder sei nicht zweckmäßig. Reich und Länder seien getrennte fisci und müßten daher ihre Baulichkeiten getrennt verwalten. Grade dadurch werde Doppelarbeit vermieden, während eine etwaige Tätigkeit der Länder für das Reich grade zu doppelseitiger Beeinflussung der Länderbehörden und zu ähnlichen Mißständen führen müsse, wie sie z. Zt. in der Wasserstraßenverwaltung bestehen. / Die Wasserstraßenverwaltung werde z. Zt. im allgemeinen noch durch Länderbehörden für das Reich wahrgenommen. In dem vorläufigen Staatsvertrage von 1921 sei eine endgültige Regelung in baldige Aussicht genommen worden. Der augenblickliche Zustand entspreche nicht der Rationalisierung einer so großen und verantwortlichen Unternehmertätigkeit des Reiches. Die Wasserstraßenverwaltung sei in Preußen seit 1850 mit gutem Erfolge aus der allgemeinen Landesverwaltung herausgenommen worden, unter gleichzeitiger Schaffung besonderer, bewährter Schutzmaßnahmen für die Landeskultur (Bezirksausschüsse, Verständigung zwischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten und Landwirtschaftsministerium). Diese loyale Zusammenarbeit werde die Reichswasserstraßenverwaltung auch den übrigen Ländern gegenüber weiterpflegen, ist sie doch die traditionelle Grundlage der Strombauverwaltung. / Gegenüber diesen großen, zur Entscheidung reifen Fragen bedürfte die Verwaltung sonstiger technischer Angelegenheiten noch einer sorgsamen Prüfung.

Tschechoslowakische Freihafenzone in Hamburg. Die in den letzten Wochen in Berlin zwischen Vertretern der deutschen Regierung unter Mitwirkung von Mitgliedern des Senats in Hamburg und der preußischen Regierung einerseits und Vertretern der tschechoslowakischen andererseits geführten Verhandlungen über die Zuweisung von Hafenplätzen in Hamburg für die Zwecke der tschechoslowakischen Schiffahrt haben nach B. T. in fast allen Punkten zu einem befriedigenden Einvernehmen geführt. Es wurden die für die Entscheidung durch einen Ausschuß aus je einem Vertreter Deutschlands, der Tschechoslowakei und Großbritanniens notwendigen Unterlagen festgestellt, die nach Genehmigung durch die beiderseitigen Regierungen dem Ausschuß zur endgültigen Beschlußfassung gemeinsam vorgelegt werden sollen.

Wasserwacht. Am 19. Januar 1928 hielt die Wasserwacht e. V. ihre 2. Hauptversammlung ab. Die Vertreter der 68 Vereine, Verbände und Firmen, die die Mitglieder der Wasserwacht darstellen, waren fast vollzählig erschienen, als Regierungspräsident a. D. Pauli die Sitzung eröffnete. Aus dem Vorstandsbericht, den das geschäftsführende Vorstandsmitglied, Herr Lombardino, gab, konnte man ersehen, daß die gemeinnützigen Bestrebungen der Wasserwacht namentlich im letzten Halbjahr 1927 eine wesentliche Förderung erfuhren. Im besonderen hat die Wasserwacht in ihren Vertrauensmännersitzungen, die teilweise Instruktionsstunden gleichen, einen tüchtigen Stamm erfahrener Männer herangebildet, die im Laufe des Jahres 1928 sicherlich merkbar in den Wasserstraßenverkehr eingreifen werden. Herr Lombardino konnte der Versammlung auch mitteilen, daß die Regierung größten Wert auf engste Zusammenarbeit zwischen Wasserpolizei und Wasserwacht legt. Die Wahlen ergaben die Wiederwahl der ausscheidenden Vorstandsmitglieder. Dem engeren Vorstand gehört u. a. als Vertreter der Binnenschiffahrt der Hauptgeschäftsführer des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V., Syndikus Erich Schreiber, Berlin, an.

Leitsätze für die Baukontrolle im Eisenbetonbau. Vom Deutschen Beton-Verein sind „vorläufige Leitsätze für die Baukontrolle im Eisenbetonbau" aufgestellt worden. — Der Reichsverkehrsminister hat in einem Runderlaß angeordnet, daß in der Reichswasserstraßenverwaltung bis auf weiteres bei Ausführung größerer Beton- und Eisenbetonbauten auch von solchen Firmen, die dem Deutschen Beton-Verein nicht angehören, die Durchführung der Baukontrolle nach den vorläufigen Leitsätzen zu verlangen ist.

„Oderwirtschaft und Odersport." Im Rahmen der Breslauer Frühjahrsmesse wird vom 11.—18. März 1928 im Ausstellungsgebäude zu Breslau eine Ausstellung „Oderwirtschaft und Odersport" veranstaltet. Die Gruppe „Oderwirtschaft" zeigt in ihrer ersten Abteilung den Strombau und die Regulierung des Stromlaufes. (Vorflut, Buhnenbau, Fahrrinnen, Wehre, Schleusen, Pegel, Kanalbau; Staubecken, Talsperren, Hochwasserschutz; Hafenanlagen, Lösch- und Ladeverkehr, Ladeufer, Kräne und Kippen, Gleisanlagen und Schiebebühnen, Lagerhäuser, Speicherbauten, Elevatoren, Einrichtungen für Versommerung und Ueberwinterung; Brückenbau, Wagen- und Personen-Fähren.) In einer zweiten Abteilung soll die wirtschaftliche Nutzung des Stromlaufes gezeigt werden. (Wassergewinnung, Entwässerung, Wasserkraftwerke, Schiffahrt, Industriewerke [Wassermühlen usw.], Fischerei.)

DEUTSCHE BINNENSCHIFFAHRT

Reichsbahn und Mainschiffahrt. Das mangelnde Verständnis vieler Reichsbahndienststellen für die Verkehrsbelange der Wirtschaft und der Binnenschiffahrt wird schlaglichtartig beleuchtet durch den folgenden Bescheid der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Bahnbetriebswerk Aschaffenburg-Ost an die Bavaria-Schiffahrts- und Speditions A. G., Aschaffenburg:

„Die Fortführung von Dienstkohlenschiffen nach Würzburg ist zur Zeit noch nicht möglich, da wir zunächst die Kettenboote in einwandfreien Zustand versetzen wollen und dem Personal den rückständigen Urlaub aus dem Jahre 1927 erteilen müssen."

So geschehen am 20. Januar 1928. — Kommentar überflüssig!

Der Saar—Pfalz-Kanal. Die Aufstellung eines allgemeinen Vorentwurfes für den Saar—Pfalz-Kanal ist seit Mai 1927 Gegenstand von Untersuchungen durch eine bei der Regierung der Pfalz eingerichtete Vorarbeitenabteilung. Die wesentlichsten Untersuchungen erstreckten sich in der Hauptsache auf die Festlegung der verschiedenen Möglichkeiten für die Linienführung des Kanals, während technische und wirtschaftliche Einzeluntersuchungen noch nicht vorliegen, sodaß noch keineswegs beurteilt werden kann, ob der Kanalbau möglich sein wird oder nicht. Zu übertriebenen Hoffnungen auf den Kanal wird aber vorerst noch kein Anlaß gegeben sein, da auch die bisherigen Voruntersuchungen schon gezeigt haben, daß sehr große technische und finanzielle Schwierigkeiten zu überwinden sein werden. Eine genaue Beurteilung der Kanalfrage wird erst möglich sein, wenn die begonnenen Vorarbeiten zum Abschluß gekommen sein werden, die vor Mitte 1928 nicht zu erwarten sind.

Sicherheitsanforderungen im Elbschiffahrtsverkehr. Durch die „Strom- und Schiffahrtspolizeiverordnung über die Sicherheitsanforderungen, denen See- und Binnenschiffe auf der Elbe genügen müssen. Vom 4. Januar 1928" (RGBl. II Nr. 2 vom 17. 1. 28) wurden die von der Internationalen Elbekommission festgestellten Vorschriften über die Sicherheitsanforderungen, denen See- und Binnenschiffe auf dem internationalen Stromgebiete der Elbe genügen müssen, mit Wirkung vom 1. Februar 1928 für die deutsche Elbestrecke in Kraft gesetzt. Die fraglichen Vorschriften sind im Anschluß an die Polizeiverordnungen im RGBl. 1928 II Nr. 2 vom 17. 1. 28 veröffentlicht.

Verkehrsverhältnisse in Oberschlesien. Der Oberschlesische Berg- und Hüttenmännische Verein richtete an den Reichstag unter dem 15. 1. 28 eine Petition, in der gebeten wird, durch Beschluß die Verpflichtung anzuerkennen, von Reichs wegen Maßnahmen zu treffen, durch welche eine Benachteiligung des ostdeutschen Wirtschaftsgebiets durch den Bau des Mittellandkanals verhindert wird. / Da die Deutsche Reichsbahn erklärt hat, durch Tarifmaßnahmen den Ausgleich nicht herbeiführen zu können, werden eine Anzahl wasserwirtschaftlicher Maßnahmen für notwendig erachtet. Verlangt wird die Herstellung weiterer Staubecken außer dem Ottmachauer Becken, wobei zur Beseitigung des zwischen dem Reich und Preußen schwebenden Kompetenzkonflikts festgestellt werden möge, daß für den Bau des Staubeckens in Nieder-Sersno die Schiffahrtsinteressen maßgebend und deshalb die Reichsbehörden zuständig sind. Es solle der Verkehr mit mindestens 1000 t-Schiffen auch in Zeiten von Niedrigwasser auf der Oder ermöglicht werden, da der durch den Reichsverkehrsminister Dr. Koch in Aussicht gestellte Ausbau für den Verkehr mit 600 t-Schiffen nicht ausreichen werde, um die Konkurrenzfähigkeit Schlesiens gegenüber dem Westen sicherzustellen und insbesondere einen Ausgleich dafür zu bieten, daß die Frachtrate Westfalen—Berlin durch den Ausbau des Mittellandkanals um etwa 5,60 RM. für die Tonne verbilligt wird. / Weiter wird der Ausbau der oberen Oder für den Verkehr mit mindestens 1000 t-Schiffen und die Herstellung einer zweiten Schleuse für derartige Schiffsgrößen bei Ransern verlangt. Der Massengüterverkehr zwischen dem oberschlesischen Industriebezirk und Cosel-Oderhafen müsse in dem Umfange verbilligt werden, daß die Gesamtfracht Oberschlesien—Berlin auf dem Wasser- bezw. gemischten Wege mit der Fracht Westfalen—Berlin auf dem Mittellandkanal konkurrieren kann.

*

In einer Eingabe vom 11. Januar 1928 bittet der Schlesische Oder-Verein den Verkehrsausschuß des Reichstages, die Frage der Ausgleichsmaßnahmen für Schlesien angesichts des Mittellandkanals bei seinen bevorstehenden Verhandlungen einer Klärung entgegenzuführen. Der Schlesische Oder-Verein fordert zunächst eine Weiterführung der Nachregulierung der Oder sowie die Durchführung der sonstigen Arbeiten zur Verbesserung ihrer Schiffbarkeit; im Vordergrund steht dabei die Notwendigkeit der Ermöglichung des Ueberganges der größeren Kanalschiffe auf die Oder-Wasserstraße durch entsprechende Ausgestaltung ihrer gesamten Anlagen. Weiter sei die Fortführung der Oder-Großschiffahrtsstraße bis in das Herz des oberschlesischen Industriereviers hinein, anstelle des völlig unzureichenden Klodnitz-Kanals, erforderlich.

Neubau der Oderbrücke bei Gartz. Wie die Reichsregierung in Beantwortung einer ihr vom Reichstag zur Berücksichtigung überwiesenen Petition mitteilt, besteht keine rechtliche Verpflichtung des Reichs, Mittel zum Wiederaufbau der eingestürzten Oderbrücke bei Gartz herzugeben, da es sich um einen von der Stadt Gartz unternommenen Bau einer Wirtschaftsbrücke über die Oder handelt. Die Brücke unterliegt außerdem der Zuständigkeit des Landes Preußen. Nach Mitteilung des Herrn preuß. Ministers für Handel und Gewerbe wird der Herr preuß. Minister des Innern einen Betrag von M. 250 000 für den Wiederaufbau der Brücke zur Verfügung stellen. Entwurfsbearbeitung und Bauausführung der neuen Brücke sollen auf Wunsch der Stadt durch staatliche Behörden erfolgen. / Um der Stadt aber auch reichsseitig in ihrer durch den Brückeneinsturz verursachten finanziellen Notlage zu helfen, wird das Reich der Stadt Gartz gegenüber darauf verzichten, die vorläufig verauslagten Kosten der Räumung der Oder von den Brückentrümmern von ihr einzuziehen. Nach der Rechtslage wäre die Stadt zur Erstattung dieser Kosten, die nach vorläufiger Feststellung etwa RM. 166 000 betragen, an das Reich verpflichtet.

7 Millionen Mark für Vorflutverbesserung in der unteren Oder. Das preußische Staatsministerium hat dem Staatsrat einen Gesetzentwurf über die Bereitstellung weiterer Geldmittel für die Verbesserung der Vorflut in der unteren Oder übersandt. Hiernach sollen zur Vorflutverbesserung an der unteren Oder Geldmittel in Höhe von 7 Mill. Goldmark bereitgestellt werden. Die nach dem Stande der Bauten im Jahre 1924 erforderlichen Mittel, so entnimmt der Amtliche Preußische Pressedienst der beigefügten Begründung, in Höhe von 7 Mill. Mark, reichen nicht aus. Die Steigerung der Materialpreise und Löhne hat einen bedeutenden Mehraufwand zur Folge, ferner haben die Hochwässer im Jahre 1926 den unfertigen Deichen und Bauwerken große Schäden zugefügt. Für eine Reihe von Jahren müssen daher weitere Mittel unter Absetzung von Beträgen für Unvorhergesehenes, z. B. Beseitigung von Hochwasserschäden und für Unterhaltung der Deiche und Bauwerke bis zur Uebergabe eingestellt werden.

AUSLÄNDISCHE BINNENSCHIFFAHRT

Französischer Gesetzentwurf über die Förderung der Sachlieferungen. Die französische Regierung hat in der Kammer einen Gesetzentwurf eingebracht, durch den bezweckt wird, die Ausführung von Arbeiten allgemeinen Interesses durch deutsche Sachlieferungen zu erleichtern. / In der Begründung wird ausgeführt, daß die Entwicklung der Sachlieferungen gegenwärtig durch die gesetzlichen Bestimmungen über die Ausführung öffentlicher Arbeiten und durch das französische Zollsystem behindert, wenn nicht vollkommen zum Stillstand gebracht würden. Die Erleichterungen, die die Regierung in das Sachlieferungswesen einführen wolle, zwängen sie, diese Operationen mit schärfsten Vorsichtsmaßnahmen zu umgeben. Die Regierung sei entschlossen, mit äußerster Strenge sämtliche Betrügereien zu verfolgen, die bei Sachlieferungen vorfallen könnten. Wenn die Sanktionen, die die allgemeine Gesetzgebung vorsehe, sich als ungenügend herausstellen sollten, würde die Regierung nicht zögern, neue Mittel zu verlangen, die ihr gestatteten, Verstöße zu bestrafen, durch die der französische Markt geschädigt und die Ausführung des Dawes-Planes kompromittiert werden könnte. Artikel 1 des Gesetzes sieht die Aufhebung der gesetzlichen Genehmigung für gewisse große öffentliche Arbeiten vor. Artikel 2 gestattet die ausnahmsweise Ermächtigung für interessierte Gemeinwesen, von Fall zu Fall ganz oder teilweise zur Ausführung ihrer Arbeiten Sachlieferungsabkommen abzuschließen. Bisher wurden diese öffentlichen Arbeiten in den Departements und Gemeinden auf dem Submissionswege vergeben. Artikel 3 gibt der Regierung die Möglichkeit, durch Dekret diejenigen Sachlieferungserzeugnisse, die für öffentliche Arbeiten nutzbar gemacht werden, ganz oder teilweise vom Zoll zu befreien. Es handelt sich hierbei um Arbeiten auf Rechnung des Staates, der Kolonien, der Departements, Gemeinden, öffentlichen Unternehmungen. Ausgenommen von dieser Maßnahme sind Gegenstände oder Materialien, die zur Versorgung des Landes eingeführt sind.

Kanal Po—Mailand. Das Projekt für den Bau eines Schiffahrtskanals von Po nach Mailand mit der Errichtung eines Binnenhafens in der lombardischen Hauptstadt ist vom obersten Rat der öffentlichen Arbeiten genehmigt worden. Der Bau wird ungefähr zehn Jahre dauern und die Kosten sind auf 260 Millionen veranschlagt, wovon 60 Millionen auf den Staat entfallen.

Monatsbericht aus den Donauländern. In den Donauhäfen der Tschechoslowakei betrug der Umschlagsverkehr während des Jahres 1927 (ohne Dezember) 1 052 000 t, wovon der größere Anteil, und zwar 564 000 t, auf den Hafen von Komorn (Komarno) entfiel, der Rest auf Preßburg (Bratislava). Der Umschlagsverkehr in Komorn hat gegen die gleiche Periode des Vorjahres eine Steigerung von nicht weniger als 80 v. H. aufzuweisen. Im November 1927 allein umfaßte der Warenumschlag in Komorn die außerordentliche Menge von 500 000 t. Es hat sich bereits die dringende Notwendigkeit einer weiteren Vergrößerung der Hafenanlagen von Komorn ergeben. In Preßburg wird ein Flughafen errichtet. Der Baubeginn erfolgt im Frühjahr.

*

Der neue ungarische Adriatarif ist auf eine Erleichterung des Warenverkehrs nach Fiume eingestellt und in italienischer Währung festgesetzt.

*

Die jugoslawische Flußschiffahrt konnte den Inlandsverkehr zum Teil wieder aufnehmen. / Mehr als die anderen großen Donauhäfen zeigt Belgrad eine rasche Zunahme des Umschlagverkehrs. Der Fahrgastverkehr, der sich gleichfalls in stark ansteigender Linie entwickelt, umfaßte 1924: 2 446 000, 1925: 2 927 800 und 1926: 3 250 200 Fahrgäste. Für 1927 liegen abschließende Ziffern noch nicht vor. Der zur Abwicklung des gesteigerten Verkehrs erforderliche Ausbau des Belgrader Hafens wird saveaufwärts vor sich gehen. Die gesamte Kailänge soll nach erfolgter Vergrößerung ungefähr 6 km umfassen.

*

Bulgarien hat bisher an der Donauschiffahrt keinen nennenswerten Anteil, und ist fast restlos auf die Schiffe fremder Flaggen im Fracht- wie im Fahrgastverkehr angewiesen. Dies macht sich volkswirtschaftlich sehr unangenehm fühlbar, umsomehr als die große Ausdehnung der bulgarischen Donaustrecke und der starke Verkehr in den wichtigsten Donauhäfen des Landes der Binnenschiffahrt hier eine bedeutsame Rolle zuweist. Da die Pläne zur Gründung einer leistungsfähigen Flußreederei nicht zur Durchführung gelangt sind, beabsichtigt die Regierung, selbst Abhilfe zu schaffen, und zwar durch Gründung einer staatlichen Flußschiffahrt. Andererseits fehlt es aber in Bulgarien keineswegs an privatem Interesse für die Schiffahrt auf dem Strome. Eine außerordentlich rege Initiative im Schoße der Bevölkerung ist ständig am Werk, um die Geltung Bulgariens in der Donauschiffahrt zu einer nationalen Sache zu machen. Der kurz nach Kriegsende gegründete Bulgarische Flottenverein arbeitet im Interesse der Binnenschiffahrt unermüdlich durch Propaganda aller Art, wie Vorträge, Versammlungen, Veröffentlichungen und Gesellschaftsreisen auf der Donau. Ein Zeichen reger Anteilnahme der Bevölkerung an den in Rede stehenden Fragen bildet die soeben erfolgte Gründung einer „Bulgarischen Gesellschaft zur Förderung der See- und Flußschiffahrt". Es handelt sich um eine Gesellschaft auf Aktien; das Kapital ist nicht im voraus festgesetzt, es wird durch Subskription von Aktien zu 500 Lewa gebildet. Zweck der Gesellschaft ist „Erbauung bezw. Ankauf einer möglichst großen Zahl von Dampfern und Schaffung regelmäßiger Verbindungen zur See und auf der Donau zwischen Bulgarien und dem gesamten Ausland". Als Proponenten zeichnen „einige bulgarische Patrioten". Der Aufruf zur Subskription betont, daß die günstigen Vorbedingungen der für die ersprießliche Entwicklung Bulgariens überaus notwendigen heimischen Schiffahrt vorhanden sind und daß nur eins bisher fehlt: das erforderliche Kapital zum Ankauf von Schiffen. Eine Zusammenarbeit der Bevölkerung in der Geldbeschaffung für diesen Zweck werde den wirtschaftlichen Aufschwung des Landes ermöglichen. / An der bulgarischen Donau fehlt es bisher an geschützten Anlegeplätzen zur Ueberwinterung von Schiffen. Doch ist seit einiger Zeit bei Lom wie bei Rustschuk je ein geräumiger Winterhafen in Bau; beide werden voraussichtlich im nächsten Winter bereits ihren Zweck erfüllen können.

Dr. F. W.

Der Budapester Handels- und Industriehafen[1]**.** Die Donau, der größte und interesanteste Strom Europas, welche in ihrem mächtigen Laufe die

[1] *Die Regulierung des Soroksárer Donauarmes und der Budapester Handels- und Industriehafen.* Vom Regierungskommissar für die Hafenbauten in Budapest. Sonderabdruck aus der Berichterstattung der Weltkraftkonferenz, Sondertagung Basel 1926. Verlag Emil Birkhäuser & Cie., Basel.

Ufer zahlreicher Länder berührt, diente von altersher als Verbindungsglied zwischen dem Westen und Osten. Sämtliche Uferstaaten sind bestrebt, teilweise durch Regulierung des Stromes, teilweise durch Schaffung von entsprechenden Verkehrseinrichtungen, die Transportmöglichkeit und den Güterverkehr entlang derselben zu heben. Auch Ungarn scheute keine Auslagen, um sowohl den einheimischen, wie auch Transitoverkehr zu ermöglichen. Der Krieg und dessen Folgen wirkten wohl lähmend auf die weitere intensive Entwicklung der Schiffahrt. Jedoch ist zu hoffen, daß die vorkriegszeitlichen Verhältnisse an der Donau bald wieder zurückkehren werden und der Warenverkehr auf derselben seine frühere Bedeutung wiedergewinnen wird. Budapest ist sowohl durch seine geographische Lage am mittleren Laufe der hier mächtigen Donau, wie auch als Hauptknotenpunkt der von hier ausstrahlenden Eisenbahnlinien und als Zentrum des einheimischen Handels und Gewerbes, dazu prädestiniert einen bedeutenden Warenverkehr am Wasserwege abzuwickeln. Vor dem Kriege besaß Budapest den bedeutendsten Schiffsverkehr von sämtlichen Städten entlang der Donau. Im Jahre 1911 war der Warenverkehr daselbst 3 089 414 Tonnen. Braila hatte dazumal einen Donau-Warenverkehr von 2 646 022 und Wien 1 772 460 Tonnen. Im Jahre 1923 war der Warenverkehr in Budapest wohl auf 622 939 Tonnen gesunken, wohingegen der von Braila 991 884 und der von Wien 740 019 Tonnen besaß; aber in den letzteren Jahren zeigt sich wieder eine erfreuliche Besserung, so daß der Donau-Warenverkehr in Budapest heute nahezu 1 Million Tonnen beträgt. Es besteht somit die Aussicht, daß Budapest seine vor dem Kriege eingenommene Position als Hafenstadt wieder zurückerobern wird, wozu auch selbstverständlich den gesteigerten Ansprüchen entsprechende Einrichtungen zur Abwicklung des Verkehrs geschaffen werden müssen. Obzwar entlang beider Flußufer in einer Ausdehnung von ca. 11 km ausgebaute Kais zur Verfügung stehen, vermag der Umschlagsverkehr dieselben kaum in Anspruch zu nehmen, da daselbst die Platzverhältnisse für einen größeren Verkehr unzulänglich sind und diese, mit Ausnahme des kleinen Abschnittes zwischen dem Boráros-Platz und der Eisenbahnverbindungsbrücke weder mit Schleppgleisen noch mit Lagerhäusern versehen sind und sogar für die Uferkräne und Hebezeuge kein genügender Raum vorhanden ist. Diese Verhältnisse reiften den Plan der Errichtung eines groß angelegten modernen Industrie- und Handelshafens, welcher selbst den Anforderungen bedeutender neuer Industrieunternehmungen Genüge zu leisten vermag. Der neue Hafen wird sowohl dem inländischen wie auch dem ausländischen Handel die Möglichkeit bieten, die Waren mit Benutzung der modernsten Einrichtungen vom Schiff auf die Bahn oder umgekehrt umzuladen oder im Hafen zollfrei so lange zu lagern, bis dieselben verwertet oder ins In- oder Ausland weiterversendet werden. Es ist dies die erste derartige Anlage auf der ganzen Donau, welche mit ihrer geradezu imponierenden Ausdehnung, günstigen nautischen Verhältnissen, ihrem weitverzweigten Eisenbahn- und Straßennetze, großartigen Lagerhäusern, Getreidesilos, Kränen, Gelegenheit bietet zur vollen Ausnützung der wichtigen Verkehrsader.

Wasserbauten in Jugoslawien. Der jugoslawische Minister für Landwirtschaft und Gewässer hat eine Gesetzesvorlage betr. die Ausführung dringender Flußregulierungen in Jugoslawien fertiggestellt, die in Kürze dem Ministerrate unterbreitet wird. Die Vorlage ermächtigt den Minister zur Ausführung von Flußregulierungsarbeiten an Donau, Save, Drau, Mur, Theiß und Begej zu Zwecken der Schiffahrt, Flößerei, des Wasserabflusses und der Bekämpfung von Ueberschwemmungen in der Gesamtdauer von 12 Jahren. Von dem Parlament ist die Ermächtigung zur Aufnahme einer langfristigen Anleihe von 560 Millionen Dinar effektiv oder in äquivalentem Betrage in ausländischer Valuta anzufordern. Der Ministerrat stellt auf Vorschlag des Landwirtschaftsministers ein allgemeines Programm der Arbeiten und Anschaffungen zu Lasten dieser Anleihe fest und erläßt ein Reglement für deren Verwendung sowie für die Bauverwaltung, während Detailverfügungen dem Landwirtschaftsminister überlassen bleiben. Von dem aufzubringenden Betrage werden 65 Millionen Dinar allein für die Vertiefung der Save verwendet, während die Gesamtkosten der Savearbeiten sich auf 250 Millionen belaufen; die Regulierungsarbeiten der Mur sind mit 40 000 000 Dinar veranschlagt, die der Drau mit 45 Millionen Dinar, die der Donau mit 35 Millionen Dinar, die der Theiß mit 150 Millionen Dinar, die am Begej-Kanal mit 9 Millionen Dinar, während die allgemeinen Spesen mit 16 Millionen Dinar eingeschätzt wurden und für 150 Millionen Dinar neues modernes Material und Werkzeuge angeschafft werden sollen. Das geplante Programm stellt neue Absatzmöglichkeiten für die deutsche Bau-Industrie in Aussicht.

*

Wie der I. u. H.-Ztg. aus Belgrad gedrahtet wird, ist es zwischen der jugoslawischen Regierung und den Vereinigten Stahlwerken in Düsseldorf vor kurzem zum Abschluß eines Vertrages gekommen, welcher den Bau eines modernen Savehafens vorsieht. Das hier in Frage kommende Objekt macht etwa 30 Millionen Dinar aus und erfolgt die Ausführung überwiegend über Reparationskonto. Es ist geplant, die modernste Anlage der Jetztzeit zu schaffen, und zwar kommen die Union-Spundwandeisen „Bauart Larssen“ zur Verwendung. Die modernsten Verladeanlagen werden errichtet und glaubt man innerhalb von zwei Jahren die gesamten Arbeiten vollenden zu können. Die Quaianlage wird an der äußersten Spitze Belgrads (am Kalimegdan) beginnen und sich an der Save entlang, bis in die Fabrikgegenden von Belgrad ziehen. Die Länge des in Ausführung begriffenen Quais beträgt über 1,3 km. Deutsche Ingenieure und anderes Personal haben bereits die Vorarbeiten aufgenommen.

Neubauten der rumänischen Binnenschiffahrt. Die rumänische Regierung hatte kürzlich eine Spezialkommission aus Schiffssachverständigen beauftragt, die Frage der Reorganisation der rumänischen staatlichen Flußschiffahrts- und Seeschiffahrtsgesellschaften „Navigatiunea Fluviale Romana“ und „Serviciul Maritim Roman“ einem eingehenden Studium zu unterziehen und dem Bukarester Ministerrate einen entsprechenden Bericht vorzulegen. Diese Kommission hat dieser Tage ihre Arbeiten vollendet, und in dem Berichte die dringende Notwendigkeit von Neuanschaffungen mehrerer Schiffseinheiten für die rumänische Handelsmarine im Interesse der wirtschaftlichen Entwicklung Rumäniens hervorgehoben. Die Regierung Bukarest hat zu diesen Vorschlägen bereits ihre Zustimmung erklärt, und die Anschaffungsfrist dieser neuen Einheiten auf drei bis vier Jahre veranschlagt. Die Schiffskäufe respektive Konstruktionen sollen international ausgeschrieben werden, sodaß auch für die deutschen Werften Gelegenheit gegeben sein wird, sich bei den Neuanschaffungen zu bewerben und zu beteiligen. / Der Bukarester Korrespondent der Ind. u. Handelsztg., Berlin erfährt von zuständiger Stelle, daß folgende Einheiten zum Ankaufe kommen respektive in Auftrag gegeben werden: Zwei Personendampfer mit je 700 Pferdekräften, ohne Kabinen, für den Verkehr auf der Strecke Braila—Galatz—Sulina. Die Gesamtkosten dieser beiden Schiffe sollen sich auf rund 54 Millionen Lei oder je 27 Milionen Lei belaufen. Zwei Passagierdampfer, mit je 800 Pferdekräften, mit Kabinen, die dem Donauverkehr Galatz—Turn—Severin dienen sollen. Jeder dieser

Dampfer wird auf 30 000 000 Lei veranschlagt, sodaß die diesbezügliche Anschaffungssumme sich auf 60 000 000 Lei beläuft. Zwei Schaufelräderdampfer mit je 700 Pferdekräften, mit Kabineneinrichtung, zum Befahren der Strecke Turn—Severin—Bazias. Gesamtkosten der beiden Einheiten 56 000 000 Lei. Zwei Schlepper mit je 450 Pferdestärken im Gesamtwerte von 30 000 000 Lei. Vier Tankschiffe mit einem Fassungsvermögen von je 60 Waggons im Werte von insgesamt 20 000 000 Lei. Außerdem 20 Schlepper im Gesamtwerte von 35 Millionen Lei. Der Gesamtauftrag beläuft sich demgemäß auf insgesamt 255 Millionen Lei.

Der neue Schiffahrtstarif der Europäischen Donaukommission. Der neue Schiffahrtstarif, der von der Europäischen Donau-Kommission angenommen worden ist, wird am 1. März 1928 in Kraft treten. Die Gebühr für Flußschiffe ist von 50 auf 40 Gold-Centimes herabgesetzt, falls Ladung oder Entladung im Hafen von Sulina erfolgt, auf der Reederei beträgt die Gebühr 1,15 Gold-Fr. Die Gebühren werden in Pfund Sterling oder in der Währung des Flaggenlandes des betreffenden Schiffes zu dem von der Kommission festgesetzten Kurse erhoben.

Wasserbau und Binnenschiffahrt im tschechoslowakischen Staatsvoranschlag für 1928. Der Staatsvoranschlag sieht für Flußbauten 8,541 Mill. Kc. an ordentlichen Ausgaben, 68,815 Mill. Kc. an außerordentlichen Ausgaben vor. Zu Zwecken der Schiffahrtsförderung weist der Staatsvoranschlag des Arbeitsministeriums für den Bedarf der Schiffahrtsämter rund 2,7 Mill. Kc. und für die Internationale Flußkommission 0,9 Mill. Kc. auf, während für Schiffe und Schiffahrtseinrichtungen 8,2 Mill. Kc. veranschlagt sind. Im Voranschlag des Handelsministeriums sind für Zwecke der Schiffahrtsförderung enthalten: 1 Mill. Kc. für Miete und Einrichtung von Hafenlagerplätzen in Hamburg, Stettin und anderwärts und 4 Mill. Kc. als Unterstützung tschechoslowakischer Fluß- und Seeschiffahrtsunternehmungen.

Die Entwicklung der russischen Binnenschiffahrt nach dem Kriege. Aus einer Zusammenstellung, die von Sowjet-Seite anläßlich des zehnjährigen Bestehens der Sowjet-Republik veröffentlicht wurde, ist zu ersehen, daß heute der Gesamtumfang der russischen Binnenschiffahrt ungefähr dem Umfang der Vorkriegszeit entspricht. Der Frachtenverkehr auf den russischen Binnenwasserstraßen, der 1920 auf ungefähr 16% des Vorkriegsumfanges zusammengeschmolzen war, hat 1927 bereits 73% der Vorkriegsmenge erreicht, wogegen der Passagierverkehr größer ist als vor dem Kriege. Im Jahre 1913 wurden 11,5 Mill. Personen durch die Binnenschiffahrt befördert, 1926 aber über 14 Millionen Personen. Die Gesamtlänge der Binnenwasserstraßen betrug 1913 39 942 km. Während der Revolution sind manche Wasserstraßen vollständig verfallen, so daß 1924 nicht viel mehr als 30 000 km Wasserstraßen befahrbar waren. Die Instandsetzungsarbeiten sind so weit gediehen, daß jetzt über 40 000 km Wasserstraßen benutzbar sind. Der Verfall der Binnenwasserstraßen setzte schon 1915 ein, weil damals die Mittel zu größeren Reparaturen an den Wasserstraßen und für die Unterhaltung der Arbeitsmittel der Wasserbauverwaltung gestrichen wurden. Die Baggerarbeiten wurden so eingeschränkt, daß beim niedrigsten Stand 1922 nur 8,5 Mill. cbm Erde ausgebaggert wurden gegenüber 20 Mill. im Jahre 1913. Die Einschränkung beruhte hauptsächlich auf dem Verfall der vorhandenen technischen Mittel. Die Hauptarbeit erstreckte sich daher in den letzten Jahren auf die Instandsetzung des Baggermaterials, der Schlepper und Prähme der Wasserbauverwaltung. Seit 1926 werden wieder die Baggerarbeiten in großem Umfange ausgeführt, wobei nicht nur die alten Wasserstraßen instandgesetzt, sondern auch neue ausgebaut werden. So ist z. B. ein Ausbau des Kuban und mehrerer mittelasiatischer Flüsse erfolgt und die Kanalisierung des Wolchow durchgeführt. Im Bau sind seit 1926 auch größere Arbeiten am Marien-Kanal-System. Vorbereitet wird jetzt ferner ein Ausbau der Binnenhäfen, und zwar besonders an der Wolga. Man hat auch die Absicht, die Binnenhäfen mit modernen Umschlagsvorrichtungen auszustatten, um den Umschlag zu verbilligen. Weiter bestehen mehrere große Wasserstraßenpläne, so der Bau einer Wasserstraße Moskau—Nischny-Nowgorod, der Bau des Wolga—Don-Kanals und der Ausbau mehrerer Flüsse in Asien. Am Fluß-Verkehrswesen sind beteiligt das Volkskommissariat für Verkehrswesen, verschiedene Wirtschaftsorgane, Genossenschaften und schließlich auch Privatunternehmer. Die Binnenflotte ist allerdings noch weit von ihrem Vorkriegsstand entfernt. Das vorhandene Schiffsmaterial mit Antriebskraft macht erst 72% des Vorkriegsstandes aus und das ohne Antriebskraft sogar nur 43%. Da inzwischen der Eisenbahnverkehr bereits seinen Vorkriegsstand erreicht hat, soll jetzt die Binnenflotte schneller vergrößert werden, damit die Binnenschiffahrt besser als bisher mit der Eisenbahn zusammen arbeiten kann.

Dr. Steinert, Danzig.

Der Bau des Wolga—Don-Kanals. Das russische Komité für den Bau des Wolga—Dona-Kanals (Vgl. Z. f. B. 1/1927, 13; 2/1927, 54; 11/1927, 507) hat beschlossen, die Prüfung des ausgearbeiteten Projekts der Siemens-Bauunion zu übertragen. Zur Begutachtung des Projektes sollen auch prominente Fachleute des Verkehrswasserbaues, die Professoren Geheimrat de Thierry, Berlin, und Franzius, Hannover, herangezogen werden.

Die Leistung des Wolchow-Kraftwerkes. Im Dezember 1927 war das Wolchow-Kraftwerk ein Jahr in Betrieb. Die Leningrader „Prawda" meint, daß Wolchowstroi bedeutend mehr Strom geliefert habe, als man erwarten konnte. Im Januar 1927 hat Wolchowstroi 6 155 839 Kilowattstunden elektrischer Energie geleistet (Februar 6 946 673, April 13 018 004, September 18 671 030, November 19 967 220). Letzthin soll Wolchowstroi täglich ungefähr 1 Mill. Kilowatt liefern; dies bedeute in diesem Jahr eine Ersparnis von 4 Mill. Rbl. und 9 600 000 Pud Kohle. (Nähere Einzelheiten über das Wolchow-Kraftwerk siehe Z. f. B. 1/1927, 13.)

Baupläne in Aegypten. Der ägyptische oberste Verkehrsrat hat in seiner letzten Sitzung u. a. das Projekt für den Bau von Petroleumbehältern und eines Kais für die Bearbeitung von Nitraten im Westen des Hafens von Alexandrien genehmigt. Die Studien und Untersuchungen für die Vergrößerung und Einrichtung des Hafens von Damiette sind jetzt in ein vorgeschrittenes Stadium getreten. Die ungefähren Kosten dieser Arbeiten werden sich auf etwa 1 300 000 ägypt. Pfund belaufen. Die Arbeiten umfassen auch die Erweiterung des Mahmoudieh-Kanals, um einen Flußweg für den Warentransport zu schaffen. Der Hafen von Alexandrien und die Eisenbahnlinien, die diese Stadt mit dem Innern verbinden, werden nach Inbetriebnahme des neuen Hafens von Damiette bedeutend entlastet werden können.

RECHTSFRAGEN DER BINNENSCHIFFAHRT

Schadensersatzpflicht des Landes wegen Amtspflichtverletzung seiner Beamten. Urteil des Reichsgerichts vom 6. 12. 27. Im Königsberger Hafen war ein Schiff gesunken und lag gänzlich unter dem Wasserspiegel. Ein diese Stelle befahrender Dampfer der Hamburger Reederei A.-G. von 1896 stieß auf dieses Schiff und erlitt Schaden, den sie mit der gegen das Deutsche Reich und das Land Preußen — beide vertreten durch den Oberpräsidenten in Königsberg — gerichteten Klage geltend machte. Während das Landgericht Königsberg antragsgemäß erkannte, erklärte das dortige Oberlandesgericht das Land Preußen für schadensersatzpflichtig. Die von letzterem und der Klägerin eingelegte Revision wurde vom Reichsgericht zurückgewiesen mit folgenden Entscheidungsgründen: Das Berufungsgericht hat angenommen, der den Dampfer der Klägerin schädigende Unfall sei darauf zurückzuführen, daß der damalige Hafenmeister die Stelle, an welcher das Schiff der Fa. W. u. R. gesunken war, nicht hinreichend kenntlich gemacht habe. Hierin hat es eine nach § 839 BGB. zu beurteilende Fahrlässigkeit dieses Beamten erblickt. Einen Rechtsfehler läßt die einschlägige Darlegung des angefochtenen Urteils nicht erkennen. Der Hafenmeister war unbestritten preußischer Beamter. In Frage steht, wer für den Ersatz des von ihm verursachten Schadens haftet. Mit Recht ist angenommen worden, daß eine Haftpflicht des Reiches nicht vorliege. Wie der Senat bereits in III 394/26 (IW 1927 S. 2203) dargelegt hat, ergibt sich aus §§ 11, 12, 22 des dort angeführten Staatsvertrages, daß die Verwaltung der Reichswasserstraßen — als zu einer solchen gehörig ist die Unfallstelle ohne Rechtsirrtum angenommen worden — durch die mittleren und unteren Landesbehörden, wenn auch auf Kosten und nach Anleitung des Reiches, erfolgt. Dieser Rechtszustand ist nicht geändert worden. Sonach haftet für Verfehlungen der hier in Betracht kommenden Landesbeamten nicht das Reich, sondern das Land. Denn maßgebend ist nicht, für wessen Rechnung oder in wessen Angelegenheiten, sondern in wessen Dienst der Beamte tätig gewesen ist. Das entspricht der ständigen Rechtsprechung. Die hiernach ausgesprochene Verurteilung des Landes Preußen ist daher rechtlich nicht zu beanstanden. Aus diesen Erwägungen erweist sich sowohl die Revision des beklagten Landes als auch die der Klägerin als unbegründet. (III 99/27.)

Schiffsbeschädigung bei Verfrachtung einer Kohlenladung. Keine Haftung der Verladefirma für das Verschulden ihres Kranführers. Der Schiffer R. in Groningen in Holland ließ im Juli 1925 für eine holländische Gesellschaft sein Segelschiff „Albatros" in Hamborn-Schwelgern durch die August Thyssen-Hütte, Gewerkschaft Hamborn, mittels eines Kranes mit Kohlen beladen. Bei der Beladung wurde durch Verschulden des Kranführers das Schiff beschädigt. Der Schiffer R. verlangt deshalb von der beklagten August Thyssen-Hütte, sowie von dem mitbeklagten Kranführer die Zahlung von 3 991 RM. als Schadensersatz und begehrt außerdem die Feststellung, daß beide Beklagte verpflichtet sind, ihm allen weitergehenden Schaden einschließlich des entgangenen Gewinns zu ersetzen. Landgericht Duisburg und Oberlandesgericht Düsseldorf haben den Anspruch gegen den Kranführer dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, die Klage gegen die Thyssen-Hütte dagegen abgewiesen. Ebenso hat jetzt das Reichsgericht entschieden und die Revision des Klägers zurückgewiesen. Aus den reichsgerichtlichen Entscheidungsgründen: Bei einem Frachtvertrage zur Beförderung von Gütern auf Binnengewässern entstehen vertragliche Beziehungen zwischen demjenigen, der für Rechnung des Absenders das Frachtgut auf oder in das Schiff liefert, und dem Frachtführer an und für sich nicht. Der die Beladung Ausführende haftet daher für ein schuldhaftes Verhalten der von ihm dazu bestellten Personen nicht gemäß § 278, sondern gemäß § 831 BGB., und sofern eine Verletzung der allgemeinen Aufsichtspflicht in Frage kommt, auch gemäß § 823 BGB. Von diesen rechtlich einwandfreien Gesichtspunkten ist das Oberlandesgericht ausgegangen. Könnte sich allerdings der Kläger, wie behauptet, darauf berufen, daß ihm bei dem zwischen der Beklagten und ihrem Auftraggeber geschlossenen Beladungsvertrag ein eigenes Recht auf ordnungsmäßige Beladung seines Fahrzeuges zugestanden worden sei, so wäre damit die umfassendere Haftung der Beklagten gemäß § 278 BGB. gegeben. Ohne Rechtsirrtum verneint aber das Oberlandesgericht, daß der Kläger eigene Rechte in dieser Hinsicht erworben hat. Aber auch aus den §§ 831, 823 BGB. kann Kläger keine Rechte gegen die beklagte Thyssen-Hütte herleiten, da der Beklagten der Entlastungsbeweis gemäß § 831 BGB. gelungen ist und eine Verletzung der ihr obliegenden allgemeinen Aufsichtspflicht über ihren Kranführer nicht dargetan ist. Eine besondere Beaufsichtigung oder Anleitung des Kranführers, der sich 25 Jahre lang allen vorkommenden Aufgaben gewachsen gezeigt hat, war bei der Beladung des klägerischen Schiffes unnötig. Zu einer solchen bestand auch dann keine Veranlassung, wenn es sich, wie im vorliegenden Fall, um ein Segelschiff handelte, dessen stehendes und laufendes Gut besondere Aufmerksamkeit bei Führung des Kranes erheischte. Wenn auch — besonders in neuerer Zeit — die Beladung von Segelschiffen seltener vorgekommen sein mag, so dürfte die beklagte Thyssen-Hütte doch auch in dieser Beziehung der langjährigen Erfahrung ihres Kranführers vertrauen (I 230/27 — 10. Dezember 1927).

Fobverkäufe im Binnenschiffahrtsverkehr. Beim Fobverkauf gilt dem Flußfrachtführer gegenüber im Zweifel diejenige Person als Empfänger, die ihm nach der Meldung den Schiffszettel, d. h. die Anweisung, an ein bestimmtes Seeschiff zu liefern, erteilt. BSchG. § 56. (Urteil des Hanseatischen Oberlandesgerichts vom 20. 10. 27 Bf. II 437/27, mitgeteilt in „Verkehrsr. Rdsch." Bd. 7, Nr. 1.)

Frachtzahlung nach dem eingeladenen oder abgelieferten Gewicht? Gutachten der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel zu Duisburg-Ruhrort und der Schifferbörse in Duisburg-Ruhrort. Anfrage: Ist nach allgemeinem Handelsbrauch in der Rheinschiffahrt die Fracht nach dem Gewicht zu zahlen, welches die Kohlen einschließlich Feuchtigkeit bei der Einladung haben, oder ist für die Frachtzahlung das abgelieferte Gewicht maßgebend? Antwort: Wenn auch bislang in zahlreichen Fällen die Frachtberechnung für das abgelieferte Gewicht abzüglich des Wassergehaltes erfolgte, so kann doch von einem allgemeinen Handelsbrauch in dieser Richtung nicht gesprochen werden. (Sch. B. oe/B. vom 11. März 1927 Nr. 14.)

Bezeichnung „Schiffahrt" und Zahlung der Vermittlungsprovision durch den Frachtführer. Gutachten der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel zu Duisburg-Ruhrort und der Schifferbörse in Duisburg-Ruhrort. Anfrage: 1. Ist die Tätigkeit eines Gewerbetreibenden, der von einer Reederei ein Angebot zwecks Abschluß eines Frachtvertrages einfordert, als „Schiffahrt" in Schiffahrtskreisen üblich und ausreichend, um zu erkennen zu geben, daß es sich nur um die Vermittlung eines Frachtgeschäftes und nicht um den beabsichtigten Abschluß eines Frachtgeschäftes im eigenen Namen, sei es für eigene oder fremde Rechnung, handeln soll? 2. Besteht ein Handelsbrauch in der Rheinschiffahrt, nach welchem stets der Frachtführer die Vermittlungsprovision zu zahlen hat? Antwort: 1. In Rheinschiffahrtskreisen ist die Bezeichnung „Schiffahrt" für die Tätigkeit eines Gewerbetreibenden, der von einer Reederei ein Angebot zwecks Abschluß eines Frachtvertrages einfordert, nicht üblich und nicht ausreichend, um zu erkennen zu geben, daß es sich nur um die Vermittlung eines Frachtgeschäftes in eigenem Namen, sei es für eigene oder für fremde Rechnung, handelt. Gewerbsmäßige Frachtenvermittler pflegen im allgemeinen ihrem Namen die Bezeichnung „Schiffsbefrachtung" bezw. „Schiffsbefrachter" beizufügen. 2. Es besteht in der Rheinschiffahrt ein Handelsbrauch, nach dem der Frachtführer die Vermittlungsprovision zu zahlen hat, vorausgesetzt, daß sie beim Abschluß des Frachtvertrages festgelegt wurde (Sch. B. G/L. vom 2. Juni 1927. Gesch.-Nr. 51).

Invalidenversicherungspflicht der Besatzungen ausländischer Rheinschiffe. Die Invalidenversicherungspflicht der Besatzungen ausländischer Rheinschiffe, die geschlossenes deutsches Hoheitsgebiet befahren, wird durch die Vorschriften des Friedensvertrages von Versailles nicht berührt. (Grundsätzliche Entscheidung des 1. Beschluß-Senats der Abteilung für Kranken-, Invaliden- und Angestellten-Versicherung vom 28. September 27 (II 2193/27).

Die Betriebslage der Weichselschiffahrt im Dezember 1927.

Infolge der milden Witterung Ende November gab es Anfang Dezember noch eine Wiedereröffnung der Weichselschiffahrt. Hauptsächlich handelte es sich dabei nur um eine Eröffnung des Tourdampferverkehrs auf der unteren Weichsel und um die Fortsetzung von Reisen, die vorher durch den frühen Eisgang unterbrochen worden waren. Einige schon beladene Kähne traten auch noch ihre Reise nach Warschau an und sind glücklich, wenn auch mit einigen Schwierigkeiten angekommen. Der endgültige Schiffahrtsschluß trat dann in der unteren Weichsel am 9. Dezember ein, von wo ab die Einlager Schleuse sich nicht mehr im Betrieb befindet. Infolge starken Frostes gab es dann bald eine ganz feste Eisdecke, über die im Unterlauf sogar ein Verkehr mit Pferdefuhrwerken und selbst Autos stattfand. Vom 24. Dezember ab begannen aber vier Eisbrecher mit dem Aufbruch, der sich bis in die Nähe von Piecke! erstreckte. / In der Zeit vom 1. bis 8. Dezember kamen stromab durch die Einlager Schleuse noch 17 Dampfer, darunter 14 Schleppdampfer und 6 Kähne, die Kohlen, Lumpen, Roggen u. a. geladen hatten. Die Kohlen kamen von Dirschau, wo man schon Ende November die Verladung in Seeschiffe eingestellt hatte. Die polnischen Seeleichter sind zum Teil in Danzig aufgelegt, zum Teil fahren sie von Danzig und Gdingen aus. Stromauf gingen von Danzig im Dezember noch 19 Dampfer und 11 Kähne ab; darunter waren 17 Schleppdampfer und 7 unbeladene Kähne. Infolge des guten Wasserstandes wurden zwei nach Warschau bestimmte Kähne mit zusammen 650 t Stückgut beladen, die anderen beladenen Fahrzeuge gingen nur nach dem Weichseldelta.

Dr. Steinert, Danzig.

*

Ein kürzlich erschienener Betriebslage-Bericht hat zu kritischen Zuschriften sozialpolitisch interessierter Mitgliederkreise des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V. an die Schriftleitung geführt. Da die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" nach Tradition und Zweckbestimmung nicht die Basis für Auseinandersetzungen sozialpolitischer Art sein kann, bitten wir die Herren Mitarbeiter bei Abfassung ihrer Berichte Reibungspunkte der genannten Art tunlichst zu vermeiden.

Die Schriftleitung.

PERSÖNLICHES

Der Reichspräsident hat auf Vorschlag des Reichskanzlers den Reichsverkehrsminister a. D., Generalleutnant a. D. Groener zum Reichswehrminister ernannt. In Z. f. B. (12/1927, 569) wurde erst aus Anlaß des 60. Geburtstags der Persönlichkeit und Verdienste von Exzellenz Groener gedacht.

*

Der in Lüneburg im Ruhestand lebende Geheime Baurat, Oberbaurat Robert Jasmund konnte am 10. Januar 1928 sein 75. Lebensjahr vollenden. Die Hauptverdienste des Jubilars, der durch ein Glückwunschtelegramm des Reichsverkehrsministers geehrt wurde, liegen auf dem wissenschaftlichen Gebiet der Untersuchung der Hochwasserverhältnisse der Elbe und der weiteren Vertiefung des Rheins, sowie in der Bearbeitung des Abschnittes über die Gewässerkunde im Handbuch der Ingenieurwissenschaften, Teil III, Band I. Von 1904 bis zum Uebertritt in den Ruhestand 1921 waren ihm die wichtigen Wasserbauten beim Regierungspräsidenten in Lüneburg anvertraut.

*

Der Geheime Baurat, Regierungs- und Baurat i. R. Ernst Graf in Düsseldorf ist im Dezember 1927 kurz nach Vollendung seines 74. Lebensjahres verschieden. Graf hat sich besondere Verdienste um die Hochwasserschutzbauten am Niederrhein erworben, auf die er neben den umfangreichen Flußregulierungen und Entwässerungsarbeiten seine ganze berufliche Liebe verwandte.

*

Ein plötzlicher Tod beendete in der Nacht vom 14. zum 15. Januar 1928, infolge Herzschlags, nach vorangegangener Gehirnoperation, die qualvollen Leiden des Syndikus der Industrie- und Handelskammer zu Köln, des Herrn Dr. Wiedemann. Fast 11 Jahre, in schwierigster Kriegszeit, im besetzten Gebiet, unter den Einwirkungen der Ruhrbesetzungen hat dieser vortreffliche Mann, ein ausgezeichneter, zuverlässiger Beamter, der auf dem Gebiete der Wirtschaft und namentlich der Volkswirtschaft sicher abwägende Kenner, ein durch und durch von wahrem Patriotismus erfüllter Mensch, seines Amtes in vorbildlicher Weise gewaltet. Die Interessen der westdeutschen Wirtschaft überall vertretend, hat er das Gesamtwohl des deutschen Vaterlandes niemals aus dem Auge gelassen. — Während seiner amtlichen Tätigkeit als Syndikus der Kölner Handelskammer vertrat Dr. Wiedemann die Kammer im Großen Ausschuß des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt, dessen Arbeiten er stets eifrige Mitarbeit und großes Verständnis zuteil werden ließ.

GESCHÄFTLICHE MITTEILUNGEN

Schlesischer Oder-Verein, Breslau. Im Anschluß an die am 11. 1. 28 im Sitzungssaale der Industrie- und Handelskammer Breslau stattgefundenen Hauptversammlung, die von Reichsminister a. D. Dr. Ing. Gothein geleitet wurde, fand eine Ausschußsitzung des Vereins statt, in der das geschäftsführende Vorstandsmitglied, Handelskammersyndikus Dr. phil. Dr. jur. h. c. Freymark einen ausführlichen Bericht über die Frage des Ottmachauer Staubeckens und des Mittellandkanals erstattete. Es sei im Jahre 1926 endlich gelungen, die wichtigste Frage des Oderverkehrs, die Ausführung des Ottmachauer Staubeckens, durch die Aufnahme in das Arbeitsbeschaffungsprogramm der Verwirklichung entgegenzuführen. Viele Monate lang sei über die Inangriffnahme der Arbeiten nichts bekannt geworden, und es sei nach den vielfachen Enttäuschungen verständlich, wenn sich der beteiligten Kreise eine gewisse Unruhe bemächtigt habe. Diese sei in den verschiedensten Vorstellungen an Reichsregierung und Reichstag zum Ausdruck gekommen, welche für unverzügliche Ausführung des großen Werkes eintreten. Angesichts der Fortschritte am Mittellandkanal frage es sich, ob die Ausführung des Ottmachauer Staubeckens hinreichend sei, um die frühere Stellung Schlesiens, insbesondere auf dem Berliner Markte, sicherzustellen. Die Industrie- und Handelskammer für Oberschlesien in Oppeln habe in wiederholten Petitionen dem Reichstage die einzelnen Forderungen vorgelegt und u. a. darauf hingewiesen, daß die Bewilligungen für den Mittellandkanal nicht in den laufenden Haushaltsplänen, sondern in einem besonderen Gesetze ausgesprochen werden möchten, welches zugleich die Ausgleichsmaßnahmen zugunsten Schlesiens regele. Durch sämtliche Erörterungen über die Kanalfrage in den letzten Jahrzehnten ziehe sich wie ein roter Faden die Erkenntnis hindurch, daß das auf vielen Wirtschaftsgebieten mit den durch den Mittellandkanal begünstigten Landesteilen in Wettbewerb stehende Schlesien auf das empfindlichste in seinen Lebensbedingungen getroffen werden müßte, wenn es nicht gleichzeitig entsprechende Verkehrsverbesserungen, insbesondere nach Berlin, erhielte. Die Preußische Staatsregierung habe sich den Wünschen in ihrer bekannten, von den gesetzgebenden Faktoren als gleich bindend wie ein Gesetz angesehenen Erklärung vom Jahre 1899 angeschlossen, welche folgendes ausführt:

„Die Staatsregierung wird, wenn der vorliegende Gesetzentwurf die verfassungsmäßige Genehmigung erhält, die Wasserstraße zwischen Oberschlesien und Berlin zu einer *leistungsfähigeren* auf Staatskosten ausbilden. Die dieserhalb eingeleiteten Vorermittelungen haben als wahrscheinlich ergeben, daß es technisch durchführbar sein wird, durch Anlegung von Stauweihern der nicht kanalisierten Oderstrecke auch in trockenen Zeiten *eine Wassertiefe* von etwa 1,40 m, die für die Beförderung von Schiffen bis 450 t geeignet ist, zu verschaffen. Sollte indes dieser Weg sich als ungangbar erweisen, so werden als *Ausgleich anderweitige Maßnahmen*, insbesondere auch auf dem Gebiete der Eisenbahntarife, zu dem Zwecke in Aussicht zu nehmen sein, die Parität der Frachtkosten zwischen dem oberschlesischen und dem rheinisch-westfälischen Montanrevier auf dem Schnittpunkte Berlin zu gewährleisten."

An den Bericht schloß sich eine eingehende Erörterung an, an der sich außer dem Berichterstatter vor allem der Vorsitzende, Reichsminister a. D. Dr. e. h. Gothein, Oberbürgermeister Snay, Görlitz, und Dr. Schaffrath, Gleiwitz, beteiligten.

Dr. Dr. h. c. Freymark berichtete sodann über die Frage des Oder—Elbe-Kanals und teilte mit, daß der Reichsverkehrsminister in einem dem Vorsitzenden des Elbe—Oder-Kanal-Vereins unter dem 17. November 27 erteilten Bescheide die grundsätzliche Bereitwilligkeit des Reichsverkehrsministeriums zur Prüfung der Wirtschaftlichkeit des Projektes zugesagt habe.

Zu der Frage des Oder—Donau-Kanals bemerkte Dr. Dr. h. c. Freymark als Berichterstatter, daß über neuere Vorgänge seit der letzten Ausschußsitzung nichts zu berichten sei. Der Vorsitzende äußerte hierzu, daß der Donau—Main-Kanal jetzt in greifbare Nähe rücke. Das Abkommen der Donau—Main-Kanal-Gesellschaft mit den Bayerischen Elektrizitätswerken über die Ausnutzung der Wasserkraft sei zum Abschluß gekommen, und die Regierung habe auch eine Zinsgarantie übernommen. Die Main-Kanalisierung bis Bamberg sei damit gesichert. Es sei anzunehmen, daß hierdurch auch die Frage des Donau—Oder-Kanals auf tschechischer Seite weiter betrieben werde. — Im Anschluß hieran bemerkte Direktor Thielecke, daß es sich für den Oderverkehr in erster Linie darum handele, die Schaffung einer vollschiffigen Oderwasserstraße sicherzustellen, und daß andere Pläne, so erwünscht sie auch seien, im Notfalle dahinter zurücktreten müßten. Der Vorsitzende erwiderte darauf, daß die Aufgabe des Vereins selbstverständlich an erster Stelle die Verbesserung der Wasserstandsverhältnisse der Oder sei. Das schließe aber ein Interesse und auch eine finanzielle Beihilfe des Vereins für andere Pläne, insbesondere den eines Elbe—Oder-Kanals, nicht aus, zumal nachdem die Reichsregierung weitere Untersuchungen über die Rentabilität für angezeigt gehalten habe.

Zu dem Punkte: Organisation der Wasserbauverwaltung nahm der Ausschuß von den Fortschritten in der Verreichlichung der Verwaltung zustimmend Kenntnis.

Reederverband der märkischen Personenschiffahrt. Dem Bericht über die bisherige Tätigkeit des am 24. März 1927 gegründeten und unter dem 15. Juli 1927 in das Vereinsregister eingetragenen Verbandes entnehmen wir, daß sich der Verband wiederholt gegen die geplante Einführung des Teilstreckensystems in der Schiffahrtsabgabenerhebung ausgesprochen hat. Ein weiteres Tätigkeitsgebiet bildete die Frage der Verkehrsregelung des Sportverkehrs auf den märkischen Wasserstraßen.

Hafenbaukomité Krems—Donau. Am 12. Januar 1928 fand in St. Pölten die 5. Jahres-Hauptversammlung des Komités unter dem Vorsitz des Oberbürgermeisters von Krems, Finanzrat Anton Barar, statt. Dem von Regierungsoberbaurat Ing. Rudolf Erben erstatteten Geschäftsbericht entnehmen wir, daß das Komité mit dem Verein für Fluß- und Kanalschiffahrt in Wien Fühlung genommen hat wegen Anberaumung einer Diskussion über das Kremser Hafenprojekt. Auf Grund der von der Strombaudirektion angefertigten Terrainaufnahmen wurde ein Detailprojekt im Maßstabe 1 : 2000 hergestellt. Die Baukosten wurden nach Einschränkung des Projektes auf die notwendige erste Einrichtung mit 4,4 Mill. RM. ermittelt. Das Baukomité glaubt, daß der Bund in Ansehung des öffentlichen Interesses an dem Schutzhafen diesen aus Bundesmitteln errichten wird, so daß auf jene Körperschaft, welche den Ausbau für den Umsatzverkehr übernehmen wird, nur die Mehrkosten der Ausstattung im Betrage etwa der Hälfte des gesamten Voranschlages entfallen werden.

BUCHBESPRECHUNGEN

Die Welt im Querschnitt des Verkehrs. Von Dr. Ing. Wilhelm Teubert, Reg.- und Baurat, Mannheim. Mit einem Geleitwort des Herrn Reichsverkehrsministers Dr. h. c. Koch. Verlag von Karl Vowinckel, Berlin-Grunewald, 1928. XVI u. 513 S. Dinon B 5 (17,6 : 25) 186 Abbildungen; 52 Karten und Skizzen. Preis in Leinen geb. 32,—.

Das Werk, auf dessen Erscheinen in der Dezember-Nummer unserer Zeitschrift bereits kurz hingewiesen wurde, liegt jetzt in einem stattlichen Bande vor.

Verkehr! — Diese Schlagader unseres Wirtschaftslebens jahrelang fast völlig abgeschnürt, das Band, das uns mit der Außenwelt verknüpfte durch lügnerische Verleumdung zerrissen, Deutschland von Haß und Mißgunst umgeben, — so lagen die Verhältnisse noch lange schwere Jahre nach Abschluß des sogenannten Friedens, dieses Schanddiktats unserer Gegner. Erst ganz allmählich beginnt in den letzten Jahren dank der unbezwinglichen Tatkraft unserer Industrie und unseres Handels das uns übergeworfene Lügennetz zu zerreißen. Die Völker jenseits des Feindringes erkennen den Trug, das Mißtrauen schwindet, bisher verschlossene Türen öffnen sich, zerrissene Verbindungen werden neugeknüpft, der Verkehr mit der Außenwelt erwacht Schritt vor Schritt zu neuem Leben. Aber Vieles bleibt noch zu tun, um das alte Verhältnis wenigstens einigermaßen wiederherzustellen. Da ist es als eine dankenswerte Tat zu begrüßen, daß ein deutscher Verkehrsingenieur sich entschloß, auf einer den ganzen Erdkreis umfassenden einjährigen Weltreise über den gegenwärtigen Stand der Dinge jenseits unserer Grenzen, besonders des Verkehrs und seiner für die deutschen Belange wichtigen Entwicklungsmöglichkeiten durch eigenen Augenschein sich zu unterrichten. Was Teubert, der seit längerem an der Mannheimer Handelshochschule über Verkehrswissenschaft liest, auf dieser sich über 80 000 km erstreckenden Reise mit verständnisvollem Auge gesehen und mit technischer Sachkunde erkannt und geprüft hat, ist von ihm in dem vorliegenden Werke, unbeschadet einer ansprechenden, auch dem Laien ohne weiteres zugänglichen Darstellungsweise in ernster, tief schürfender Wissenschaftlichkeit verarbeitet worden. Die ihm seitens der zuständigen deutschen Behörden, und aus den Kreisen der Industrie, des Handels und des Verkehrs mitgegebenen Empfehlungen verschafften ihm Zugang zu allen verkehrswichtigen Anlagen und Einsicht in bestehende oder zu erwartende Pläne. Bei seinen ausgedehnten Reisen in den für die Verkehrsentwicklung, insonderheit des Wasserverkehrs wichtigsten Ländern fand er überall bereitwilligste Unterstützung und verständnisvolle Förderung. Sein Hauptaugenmerk richtete er auf Südamerika, namentlich auf Argentinien und Brasilien, deren Riesengebiete er während etwa sechs Monaten zu Schiff und mit der Eisenbahn, im Auto und selbst im Flugzeug nach allen Richtungen durchquerte. Diesen Ländern ist auch der größte, fast die Hälfte des ganzen Buches umfassende, zweite Hauptteil des Werkes gewidmet, und das mit Recht! Ist doch dort die von unseren Feinden gegen uns aufgewühlte Schmutzflut von Haß und Verleumdung an dem gesunden Sinn der Völker ziemlich wirkungslos verebbt. Dort ist man nicht deutschfeindlich, hat man Vertrauen zu deutscher Zuverlässigkeit, Tüchtigkeit und Leistungsfähigkeit. Das bestätigen auch die Berichte Dr. Luther's und vieler anderer hervorragender deutscher Reisender, und der Besuch des argentinischen Außenministers Dr. Gallardo in Berlin bot in allerneuester Zeit Gelegenheit, die bestehenden herzlichen Beziehungen noch enger zu knüpfen. Unter so günstigen Bedingungen gestalteten sich Teuberts Arbeiten ganz besonders erfolgreich.

Ausgehend von La Plata Strom mit Buenos Aires, der wichtigsten Stadt Südamerikas, dem mächtigen Welthafen und Verkehrs- und Handelsmittelpunkt, behandelt der Verfasser zunächst die Hauptverkehrsgebiete Argentiniens, um dann dem gewaltigen Stromnetz von Brasilien, seinen Eisenbahnen und sonstigen Verkehrswegen und vor allem seinen zahlreichen Seehäfen an der langgestreckten atlantischen Küste sich zuzuwenden. Viele Ströme sind auf Tausende von Kilometern von Natur schiffbar. Um sie aber einem regelmäßigen, großen Verkehr nutzbar zu machen, bedarf es zur Regelung des Flußbettes und der Wasserführung, Beseitigung oder Umgehung von Stromschnellen, Wasserfällen und sonstigen Verkehrshindernissen noch vielfach sehr umfangreicher Ausbauarbeiten. Das Gleiche gilt mehr oder weniger für alle die anderen Verkehrswege. Auch die Seehäfen, von denen viele schon heute von großer Bedeutung für den Weltverkehr sind, erfordern Erneuerungs- und Erweiterungsbauten, die zum Teil bereits in der Ausführung begriffen oder geplant sind. Wenn auch die Befriedigung vieler dieser Bedürfnisse trotz ihrer Dringlichkeit in absehbarer Zeit noch am Kostenpunkte scheitern muß, so bleibt doch immer noch außerordentlich Vieles, was für die deutschen Belange, den Wettbewerb des gerade hier in hohem Ansehen stehenden deutschen Gewerbefleißes, Handels und Verkehrs, schon jetzt von größter Bedeutung ist. Daß das Buch auf diesen Punkt immer wieder mit Nachdruck hinweist, macht es so besonders wertvoll. / Der dritte Hauptteil des Werkes beschäftigt sich mit Nordamerika. Hier handelt es sich nicht um die Auffindung neuer Wege. Hier haben wir mehr zu lernen, das Vorhandene zu prüfen, und was für unsere Verhältnisse brauchbar ist, nutzbringend zu verwerten. Auch dieser Teil bietet viele für uns wichtige Aufschlüsse und Beobachtungen, auf die hier einzugehen der verfügbare Raum verbietet.

Der letzte, vierte Teil: „Von der neuen wieder zurück zur alten Welt" mußte sich besonderer Verhältnisse, namentlich der Unruhen in China wegen darauf beschränken, auf die Verkehrsverhältnisse Ostasiens, Indiens und Aegyptens nur einiges, aber zur Vervollständigung des Bildes wichtige und unentbehrliche Schlaglichter zu werfen. Ein Nachweis einschlägigen Schrifttums und ein erschöpfendes Stichwortverzeichnis beschließen das mit vielen Bildern eigener Aufnahmen, Kartenskizzen und vom Verleger auch äußerlich durch gutes Papier und klaren Druck reich ausgestattete Buch. Im Ganzen ein bedeutungsvoller Querschnitt des Weltverkehrs von heute, höchster Beachtung und weitester Verbreitung wert. Sievers.

„Der Hafen von Hamburg." Mit 7 mehrfarbigen Plänen und Karten und 108 Bildern. Von Dr.-Ing. e. h. L. Wendemuth, Oberbaudirektor, Wasserbaudirektion Hamburg, und Dipl.-Ing. W. Böttcher, Baurat, Kaiverwaltung Hamburg. Herausgegeben von der Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe und der Baudeputation, Sektion für Strom- und Hafenbau, Hamburg. Meißner & Christiansen 1927. Preis geb. RM. 9,—.

Im ersten Abschnitt sind die Grundlagen für die Entwicklung des Hafens geschildert: die Lage zu den Nachbarhäfen und zur See, die Bedeutung des Elbstromes und das mit Hamburg in Verbindung stehende Wasserstraßennetz, der Verkehr auf den Wasserstraßen; alsdann der Ausbau der Unterelbe und die Bedeutung des Hansa-Kanals. Hieran schließt sich eine Schilderung der Lage Hamburgs zum Eisenbahnnetz des Festlandes und der Bedeutung des Eisenbahnverkehrs als Zubringer. Beide Zubringer, Wasserstraßen und Eisenbahn, bestimmen das Hinterland des Hafens und geben — neben dem geringen Tidehub und dem Vorteil des offenen Seehafens sowie seiner Freihafenstellung — die Grundlage für den Seeverkehr und für Hamburgs Bedeutung für den deutschen Außenhandel. — Im II. Abschnitt wird eine allgemeine Beschreibung des Hafenplanes gegeben, die mit topographischen, geologischen und geographischen Betrachtungen beginnt, die allgemeinen Grundsätze, aus denen die Häfen in das Land eingeschnitten und als offene Tidehafen gebaut werden sowie die Anordnung der Hafenbecken nebst ihrer Ausstattung für den Güterverkehr darlegt, hier wiederum See- und Flußschiffahrt, Eisenbahn-, Straßen- und Personenverkehr auseinanderhaltend. Den Schluß dieses allgemeinen Abschnittes bildet die Schilderung des Freihafens und der Zollanlagen, der Hafenindustrien und der Sonderanlagen für Südfrüchte, Kühlwaren, feuer- und explosionsgefährliche Stoffe für Kohle, Holz, Auswanderer und die mannigfachen Einrichtungen des Hafens gesundheitlicher, sicherheits- und feuerpolizeilicher Art. — An diese allgemeine Uebersicht über die Gliederung des Hafens und seine Betriebseinrichtungen schließt sich eine ins Einzelne gehende Schilderung der Hafenbauwerke und der maschinellen Ausrüstung des Hafens, also der Kaimauern und -schuppen, Kräne und übrigen Betriebsgeräte der Kaischuppen, der Betriebsmittel des Stromumschlages, der Speicher, Landungs- und Zollanlagen, sowie der besonderen Einrichtungen, worunter Köhlbrandfähre und Elbtunnel. Der nächste Abschnitt gibt einen Abriß der Geschichte und Entwicklung des Hafens von der karolingischen Zeit bis zum Jahre 1866, in dem der moderne Ausbau begonnen und zielbewußt bis zur Gegenwart fortgesetzt wurde. An ihn schließt sich eine Schilderung der Organisation des Hafenbetriebes, der teilweise in den Händen staatlicher Behörden, zum anderen Teil in jenen privater Reedereien liegt, daneben spielen eine Reihe privater Gewerbe eine besondere Rolle: Arbeiter- und Gebührenverhältnisse bilden den Schluß dieses aufschlußreichen Abschnittes. — Der folgende (VI.) Abschnitt behandelt den Elbstrom und zwar Ober-, Norder- und Süderelbe, oberhalb und im Hafengebiet, und die Unterelbe, deren Tiefhaltung und Befeuerung. — Eine Beschreibung des Hafens von Cuxhaven mit seinen Anlagen für die Großschiffahrt und seinem neuzeitlichen Fischereihafen leitet über zum Schlußabschnitt interessanter statistischer Angaben über den Schiffs- und Warenverkehr; in dieser Zeitschrift sei auf Herkunft und Ziel der oberelbischen Flußschiffahrt sowie die flußwärts angekommenen

und abgegangenen Waren nach Gattungen und Verkehrsgebieten besonders hingewiesen. / Dieses Buch, das in einer vorzüglichen Uebertragung ins Englische bereits vorliegt, und in einer spanischen Ausgabe in Kürze erscheinen wird, stellt nach Inhalt und Ausstattung eine vornehme Aufklärungs- und Werbeschrift für den Hamburger Hafen dar. Es ist darüber hinaus eine von höchster Sachkunde und vollendeter Sachlichkeit getragene Bearbeitung des so umfangreichen Stoffes. Wer ein wirklich umfassendes Bild von der Eigenart und der Vielseitigkeit des Hamburger Hafens gewinnen will, wird nirgends bessere Unterlagen und Belehrung finden, als in diesem Buch. Baritsch

Die deutsche Volkswirtschaft im 19. und im Anfang des 20. Jahrhunderts. Eine Einführung in die Nationalökonomie. 7. Auflage. 548 Seiten. Verlag von Georg Bondi, Berlin W 2. Preis broschiert RM. 7,—, gebunden RM. 10,—.
In meisterhafter Gestaltung zeigt Sombart das Werden der deutschen Volkswirtschaft im 19. und im Anfang des 20. Jahrhunderts. Ausgehend von den Zuständen im deutschen Wirtschaftsleben vor 100 Jahren reiht sich Glied an Glied der Entwicklung. Land, Volk, Recht und Technik schälen sich in allen Phasen der historischen Entwicklung als die treibenden Kräfte und als die Grundelemente des Wirtschaftslebens aus der Fülle der einzelnen Erscheinungen heraus. Die Eingliederung der deutschen Volkswirtschaft in die weltwirtschaftliche Arbeitsteilung, die Verflechtung mit dem Weltmarkt und mit einer steigenden Zahl fremder Volkswirtschaften im Gefolge der Entwicklung der deutschen Wirtschaft und selbst wieder deren Entwicklung fördernd, wird in lebendiger Weise dem Leser vor Augen geführt. Dabei weiß der Verfasser das wesentliche geschickt aus dem bunten Vielerlei der Erscheinungen herauszuheben und in bildhafter Lebendigkeit darzustellen. Fern von jeder trockenen wissenschaftlichen Darstellung wird das Buch zu einer anregenden Lektüre.

Sonderausgabe der Dortmunder Zeitung, Dortmund: „Die westdeutschen Wasserstraßen" Nr. 756 vom 10. 12. 1927.
In sehr verdienstvoller Weise hat es die Dortmunder Zeitung in dieser Sonderausgabe verstanden, die Bedeutung der westdeutschen Wasserstraßen für Wirtschaft, Schiffahrt und Verkehr in einer Folge von interessanten Einzelaufsätzen aus der Feder berufener Sachkenner darzustellen. Nach einem Vorwort des Oberbürgermeisters von Dortmund wird die Reihe der Abhandlungen eröffnet durch eine Darstellung der volkswirtschaftlichen Bedeutung der westdeutschen Wasserstraßen (von Dr. Ing. Moritz Klönne, M. d. R.), die überzeugend dartut, welche Rolle die westdeutschen Kanäle für die Entwicklung des westfälischen Industriegebietes und insbesondere des Dortmunder Reviers gespielt haben, sei es als billige Zufahrtswege für die Herbeischaffung der Rohstoffe, sei es als billige Abfuhrmöglichkeit für die Verfrachtung der Kohle und sonstigen Produkte. Die anschließende Abhandlung „Der Dortmund—Ems-Kanal, seine Aufgaben und sein Ausbau im Rahmen der westdeutschen Wasserstraßen" gibt eine Uebersicht über die Entwicklung des Verkehrs auf dem wichtigsten der westdeutschen Kanäle und kommt an Hand dieser Entwicklung zu dem längst als richtig erkannten Ergebnis, daß die heutige Gestaltung des Verkehrs mit seinen veränderten Verhältnissen gebieterisch zu einem Ausbau und zu einer Anpassung des Dortmund—Ems-Kanals an die heutigen Verkehrserfordernisse zwingt. Die weiteren Aufsätze geben einen treffenden Einblick in die Verflechtung der westdeutschen Kanalschiffahrt mit der dortigen und der gesamten deutschen Wirtschaft. / Man darf die Dortmunder Zeitung beglückwünschen zu der wertvollen Sonderausgabe. Hoffentlich ist der Aufklärungsarbeit Erfolg beschieden.

Mitteldeutschland auf dem Wege zur Einheit. Denkschrift über die Wirkung der innerstaatlichen Schranken, im Auftrage des Provinzialausschusses der Provinz Sachsen, herausgegeben vom Landeshauptmann der Provinz Sachsen. Merseburg 1927. Verlag Friedrich Stollberg.
In Ausführung eines Beschlusses des Provinziallandtages der Provinz Sachsen ist die vorliegende Schrift von dem Landeshauptmann der Provinz Sachsen zusammengestellt worden. Die Ergebnisse werden nunmehr nach Abschluß der Arbeiten in dem vorliegenden Band gleichzeitig der Preußischen Staatsregierung und der Oeffentlichkeit übergeben. Sie bestätigen in allen Punkten die Richtigkeit der Entschließung, die der Provinzial-Landtag am 28. 3. 27 gefaßt hat, nämlich, daß „in vollem Umfange nur durch Eintritt der Länder Thüringen, Anhalt und Braunschweig in den Verband des preußischen Staates Abhilfe geschaffen werden könne" und daß, solange die Zeit noch nicht dafür gekommen ist, Abhilfe durch Staatsverträge gesucht werden muß. / Trotz der Kürze der Zeit, die für die Bearbeitung und Zusammenstellung des Materials zur Verfügung stand, haben alle wesentlichen Punkte eingehende Darstellung gefunden. Ein besonderes Kapitel befaßt sich mit der Frage „Grenzführung und Wasserwirtschaft". Wenn auch der Zusammenschluß Thüringens manches Kurisorium, so z. B. den bis zum Jahre 1920 32 mal stattfindenden Grenzwechsel des oberen Saalelaufes beseitigt hat, so tritt doch auch bei dem jetzigen Zustand noch an allen Ecken sinnfällig in Erscheinung, wie notwendig eine zentral zusammenfassende Behandlung und Regelung gerade auch der wasserwirtschaftlichen Fragen ist und welche Schädigungen für das Gemeinwohl das Nebeneinander und Gegeneinander verschiedenstaatlicher Behördenarbeit bringen muß. Zwar wird man sich klar darüber sein, daß eine Zusammenfassung das historisch Gewordene zu berücksichtigen hat, aber ebenso sehr muß gefordert werden, daß der organischen Entwicklung und Weiterbildung nicht unter Berufung eben auf dies historisch Gewordene engherzig Gewalt angetan wird. Daß aber die organische Entwicklung in der Richtung des Zusammenschlusses liegt, geht schon daraus hervor, daß die Wirtschaft Mitteldeutschlands sich über die Landesgrenze hinweg zu einem mitteldeutschen Wirtschaftsverband bereits zusammengefunden hat. Es steht zu hoffen, daß die Ausführungen mit dazu beitragen, daß die weitere Gestaltung dieser Frage auf Grund sachlicher Unterlagen und unter Berücksichtigung des Gemeinwohls erfolgt.

Statistik des Deutschen Reiches. — Band 343. „Der Bestand der deutschen Binnenschiffe am 31. Dezember 1926." Bearbeitet im Statistischen Reichsamt. Berlin 1927. Verlag von Reimar Hobbing in Berlin SW 61.
Der vorliegende Band gibt zum erstenmal seit 1912 wiederum einen Ueberblick über den Stand der deutschen Binnenflotte. Dabei wurden erfaßt alle Schiffe ohne eigene Triebkraft von 20 t Tragfähigkeit aufwärts, bei Fahrzeugen mit eigener Triebkraft alle von mehr als 15 t Tragfähigkeit, jedoch sind die Schlepper nach wie vor ohne Rücksicht auf die Größe ihrer Tragfähigkeit gezählt worden, um nicht die für den Hafen- und Nahverkehr wichtigen kleineren Schlepper mit geringerer Tragfähigkeit, aber höherer Maschinenkraft unberücksichtigt zu lassen. Gezählt wurden grundsätzlich nur Schiffe, die der gewerbsmäßigen Güter- und Personenbeförderung dienen, mit Ausnahme der Fähren. / Der Inhalt des zusammengestellten Tabellenwerkes erstreckt sich im allgemeinen auf die gleichen Feststellungen wie in den früheren Veröffentlichungen: Die Zahl der Binnenschiffe, ihre Tragfähigkeit und die Leistungsfähigkeit ihrer Fortbewegungsmaschinen ist gegliedert nach Stromgebieten, Ländern, nach Gattungen, Baustoffen und Hauptabmessungen und weiter nach Größen und Altersklassen der Fahrzeuge sowie nach dem Schiffsbestand der einzelnen Betriebe. Eine Neuerung besteht z. B. darin, daß die Hamburger Schuten sowie die Zahl der Tankschiffe besonders hervorgehoben wurde, und daß eine besondere Untersuchung die Gründe für die Veränderung des Bestandes im Verlauf der Jahre 1925 und 1926 zu erfassen sucht. Die Einteilung der Altersklassen ermöglicht einen Vergleich in der Gliederung der Statistik von 1912 und läßt die Verschiebung im Altersaufbau der Binnenflotte erkennen. Die Zusammenstellungen werden in Anbetracht der langen Pause seit der letzten Erhebung mit Recht besonderem Interesse begegnen.

Hydrotechnischer Almanach der Moskauer Technischen Hochschule. (Wissenschaftlich-technischer Verein der Hydrotechnik.) Nr. 1. Redaktions-Kollegium Prof. E. W. Blisniak, Ing. N. N. Apuchtin, S. P. Bogorsdski. Verlag der Moskauer Technischen Hochschule, Moskau 1927.
Das Buch enthält eine Uebersicht der hydrotechnischen Bauten der U. S. S. R., einen Bericht über die hydro-elektrische Station Bossu bei Taschkent. Es befaßt sich in zwei Aufsätzen von Prof. W. A. Wassilieff und Ing. F. F. Gubin mit der Frage der Talsperren vom Typ der Stevenson Creek-Sperren in Kalifornien und den Ergebnissen der ersten Prüfungen bei diesen Sperren. Es enthält weiter Aufsätze von Ing. D. J. Kotscherin: „Normen des maximalen Verbrauchs der Schneeschmelzgewässer im europäischen Teil der U. S. S. R.", von W. Skrilmikoff „Bestimmung des Druckes auf die Wände der hydraulischen Errichtungen in einigen Fällen der Belastung", und von Ing. N. M. Stschapoff: „Oekonomische Berechnung der Rohrleitung der Wasserturbine".

Gothaisches Jahrbuch für Diplomatie, Verwaltung und Wirtschaft 1928. 165. Jahrgang. Justus Perthes in Gotha. In Ganzleinen RM. 20,—.
Der neue Jahrgang mit seinen 1 000 engbedruckten, durch gute Gliederung aber übersichtlichen Seiten setzt die glückliche Entwicklung der letzten Jahre kräftig fort. Scharfe Konzentration des Stoffes und Fortlassung unwichtiger Einzelheiten gaben Raum für bedeutsame Neuerungen, wie eingehender Behandlung der Bundesstaaten USAmerikas, Brasiliens, der Schweiz und länderweise Aufzählung der wichtigsten Literatur (Bücher und Karten) — schnellste Orientierungsmöglichkeit für den Kaufmann, den Politiker, den Reisenden über die besten Quellen zu eingehender Unterrichtung. / Die Gothaer Schriftleitung ist unermüdlich bestrebt, neuestes Material zu sammeln; sie ist aber — und das ist für den praktischen Gebrauch von entscheidender Wichtigkeit — ebenso zuverlässig auch in der kritischen Behandlung der aus tausenderlei Quellen einlaufenden Nachrichten. Denn nur so konnte das Jahrbuch durch alle Vorzüge deutscher Arbeit, durch Gründlichkeit und Zuverlässigkeit das Monopolwerk von internationalem Gepräge werden, das 165 Jahre nunmehr mit stets wachsender Freundeszahl überstand.

FIRMENNACHRICHTEN

Johann Boßmann, Reedereigesellschaft m. b. H.; Duisburg-Ruhrort, Dammstraße 12. Die Geschäftsführung Eugen Delsorge ist beendet, an seiner Stelle ist Josef Delsorge zum Geschäftsführer bestellt.

Celler Schleppschiffahrtsgesellschaft, Celle. Die Gesellschaft hat lt. Hannoverscher Anz. nach Beschluß der Hauptversammlung gegen Ende Dezember 1927 sich aufgelöst. Sie wollte den Güterverkehr zwischen Celle und Bremen auf der Aller und Weser betreiben, hat mit diesem Unternehmen aber niemals besondere Erfolge erzielt. Auch dann nicht, als auf Betreiben der Gesellschaft in jahrelangen Arbeiten die Aller ausgebaggert und mit Staustufen ausgestattet wurde, die den Wasserstand der Aller für den Schiffsverkehr sicherstellen sollten. Für die Schiffe der Gesellschaft wurde im Jahre 1904 ferner der Celler Hafen angelegt, der Gleisanschluß an die Eisenbahn, Speicher und Kräne erhielt und 1906 erweitert wurde. Mehrmalige Sanierungsversuche schafften wohl vorübergehend Luft, konnten aber dauernd nicht helfen.

Münsterische Schiffahrts- und Lagerhaus A.-G., Münster i. W. Die Gesellschaft verlegte ihre Geschäftsräume nach Hafenweg 48.

„Globus" Aktiengesellschaft für Schiffahrt und Handel, Duisburg, Düsseldorfer Straße 18. Die Firma ist geändert in: Globus Aktiengesellschaft für Brauerei- und Malzerzeugnisse. Gegenstand des Unternehmens ist fortan: die Herstellung und der Handel mit Brauerei-, Mälzerei- und Brennereierzeugnissen.

Niederrheinische Dampfschleppschiffahrtsgesellschaft, Düsseldorf, Speditionsstraße 13/15. Franz Ott jun. hat sein Amt als Vorstandsmitglied niedergelegt. Die Prokura des Peter Wimmer ist erloschen.

Kersten, Hunik & Co., Ges. m. b. H., Zweigniederlassung Mannheim, Hauptsitz in Düsseldorf. Handelsgerichtliche Eintragung: Betrieb von Schiffsmakler- und Speditionsgeschäften im See- und Landtransport, der Betrieb von Agenturen für Dampferlinien, die Vermittlung einschlägiger Versicherungsabschlüsse usw. Friedrich Otto Knüdel ist Prokura erteilt mit Beschränkung auf den Geschäftsbetrieb der Zweigniederlassung Mannheim.

August & Emil Nieten, Reederei und Spedition, Zweigniederlassung Würzburg, Hauptniederlassung Karlsruhe. Die Gesamtprokura von Johannes Steinhardt und Kurt Hüllstrung ist erloschen. Die Zweigniederlassung Würzburg, Veitshöchheimerstraße 16, ist zur Hauptniederlassung erhoben. Das Geschäft ist übergegangen auf Paul Brod, der es unter der Firma August & Emil Nieten Nachf. mit dem Sitz in Würzburg weiterführt.

Hall Saale-Pers.-Schiffahrts-Interessengemeinschaft (Hapig). Sitz Halle a. d. Saale, Gr. Steinstr. 29a. Unter dieser Firma haben sich die Dampfer „Herta-Freda", „Wettin", Besitzer: J. Strauch Dampfer „Monika", „Preußen", Besitzer: Bergmann & Schubert, Dampfer „Leipzig", Besitzer: Otto Kretsch und Dampfer „Nixe", Besitzer: Ernst Großmann, zu einer Interessengemeinschaft zusammengeschlossen.

Sächsisch-Böhmische Dampfschiffahrt A.-G., Dresden, Terrassenufer 2. Dem Abteilungsleiter Hermann Julius Lottenburger wurde Prokura erteilt.

Dampfergenossenschaft deutscher Strom- und Binnenschiffer e. G. m. b. H., Fürstenberg/O. Dem in der o. G. V. am 24. 1. 1928 zu Fürstenberg/O. erstatteten Geschäftsbericht von Direktor Steffen ist zu entnehmen, daß im Jahre 1927 gegenüber dem Vorjahre in den Güterbewegungen eine Steigerung von 60 bis 80 Prozent zu verzeichnen ist. Im Bergverkehr wurden an leeren Fahrzeugen von Stettin-Fürstenberg nach Breslau 4 500 Fahrzeuge mit 1 802 433 Leertonnen abgeschleppt (Steigerung von 9 Prozent). Die Aussichten für den Talverkehr werden für das Jahr 1928 in Anbetracht der Weiterführung des Frachtenausschusses als nicht ungünstig bezeichnet, die Aussicht im Bergverkehr dagegen als äußerst schlecht. Dem Vorschlage des Aufsichtsrates und Vorstandes auf Ausschüttung einer Dividende von 8 Prozent wurde einstimmig zugestimmt. Die Entlastung für Vorstand und Aufsichtsrat wurde ohne Widerspruch erteilt.

„Neska" Niederländisches Schiffahrtskontor G. m. b. H., Zweigniederlassung Düsseldorf, Deichstr. 4. Direktor Johann Wilhelm Vlielander-Hein wurde zum weiteren Geschäftsführer bestellt.

„Neska Niederländisches Schiffahrtskontor Ges. m. b. H.", Köln, Rheinauhafen, Halle 5. Johann Wilhelm Vlielander-Hein ist zum Geschäftsführer bestellt.

Rhenus A.-G. für Schiffahrt und Spedition in Basel. Die Gesellschaft, die die Spedition, Lagerung, Kommission und Binnenschiffahrt betreibt, erhöhte ihr Aktienkapital von 500 000 Fr. auf 1,5 Mill. Fr. In den Verwaltungsrat wurden neu gewählt: Direktor Dr. Robert Weber in Mannheim und Bankier Paul Christ, Basel.

Schweizer Schleppschiffahrts-Genossenschaft, Basel. Paul Miescher ist infolge Todes ausgeschieden. In den Vorstand sind neu gewählt worden ohne Unterschriftsberechtigung: Adolf Ehrat, Ingenieur, Ernst Homberger, Generaldirektor, Dr. Gustav Keller, Gustav Kruck, Arsene Niquille, Generaldirektor, Otto Röchling, Dr. Adolf Seiler, Hermann Sieber, Fabrikdirektor Dr. Carl Tanner, Direktor und Max Thoma, Direktor.

Rhein—Donau-Expreß-Schiffahrts-Aktiengesellschaft, Wien, I. Schottenring 17. Das Grundkapital wurde umgestellt auf S 100 000.

Anleihe der tschechoslowakischen Donau-Schiffahrts-A.-G. Der tschechische Ministerrat hat der tschechoslowakischen Donauschiffahrtsgesellschaft gegen 4 Prozent Zinsen eine Staatsanleihe zum Ankauf der Lager und Einrichtungen von der Süddeutschen Schiffahrtsgesellschaft bewilligt, welche sich auf den der tschechoslowakischen Gesellschaft ab 1. Januar auf 25 Jahre von der Wiener Gemeinde verpachteten Grundstücken befinden. Der Kaufpreis von 6 Millionen Kronen wird zu 72 Prozent durch die staatliche Anleihe und zu 28 Prozent bei den an der Gesellschaft beteiligten Banken (gegen einen Zinssatz von 7 bis 8 Prozent) aufgebracht.

Duisburg—Ruhrorter Häfen A.-G., Duisburg-Ruhrort. Durch Beschluß der a. o. G. V. vom 7. 1. 28 sind an Stelle der ausgeschiedenen Aufsichtsratsmitglieder Ministerialdirektor Walther Jaques und Ministerialrat Wilhelm Roemer, die Herren Ministerialdirektor Dr. Hans Staudinger und Regierungsrat Dr. Johannes Darge, sämtlich in Berlin, gewählt worden.

Rob. Meyhoefer, G. m. b. H., Königsberg/Pr. Die Firma hat die Vertretung der Hamburg-Amerika-Linie niedergelegt und am 1. 1. 28 die Generalvertretung des Norddeutschen Lloyd, Bremen für Ostpreußen und das Memelgebiet für den Personen- und Frachtverkehr übernommen.

Norddeutscher Lloyd, Frachtkontor Hannover, G. m. b. H. Handelsgerichtliche Eintragung: Gegenstand des Unternehmens ist die Werbetätigkeit für Ueberseetransporte und Transporte auf Binnengewässern und zu Lande sowie die Vermittlung und Uebernahme von Transporten zu Wasser und mit See- und Binnenschiffen und aller damit in Zusammenhang stehenden gesetzlich zulässigen Geschäfte. Grundkapital: 20 000 RM. Geschäftsführer ist der Kaufmann August Heinrich Kreibohm.

Union-A.-G. für See- und Flußversicherungen, Stettin. Die Gesellschaft, die sich bekanntlich Ende 1925 gezwungen sah, ihre Nachschuß-Verpflichtungen anzufordern und die nach erfolgter Sanierung mit nunmehr 400 000 Mk. voll eingezahlten Aktienkapitals arbeitet, hat ihren Geschäftsbetrieb wieder aufgenommen. Nach rechtskräftigem Zustandekommen des Zwangsvergleichs mit den Gläubigern war, wie es in dem Geschäftsbericht für das Jahr 1927 heißt, die Geschäftsaufsicht über die Gesellschaft am 3. 2. 1927 aufgehoben worden. Der Geschäftsbetrieb erstreckte sich im Berichtsjahre in der Hauptsache auf die Abwicklung der verbliebenen Aktiven und Passiven und auf das Versicherungsvermittlungsgeschäft. In einer a. o. G. V. am 28. 10. 27 (vgl. Z. f. B. 11/1927, 521) wurde beschlossen, zur Deckung des in einer Zwischenbilanz vom 30. Juni 1927 ausgewiesenen Verlustes das bisherige Aktienkapital von 1 200 000 RM. auf 240 000 RM. herabzusetzen und im Anschluß daran um 160 000 RM. auf 400 000 RM. zu erhöhen. Der Beschluß der Kapitalherabsetzung wurde am 2. November 1927, die erfolgte Durchführung der Herabsetzung am 19. Dezember, der Beschluß der Kapitalerhöhung und die erfolgte Erhöhung am 29. Dezember 1927 in das Handelsregister Stettin eingetragen. / Von dem durch die erfolgte Herabsetzung des Grundkapitals erzielten Buchgewinn in Höhe von 960 000 RM. sind 919 581.86 RM. zur Deckung des endgültig verbliebenen Verlustes und 40 000 RM. zur Bildung des gesetzlichen Reservefonds verwandt worden. Der Restbetrag von 418.14 RM. ist auf neue Rechnung vorgetragen worden. / Zur Bilanz wird bemerkt, daß die einzelnen Posten sorgfältig ermittelt worden und vorsichtig bemessen sind. Dies gilt insbesondere für die Schadensreserve. Die Auslandswährungen sind zu den Kursen vom 31. Dezember 1927 eingestellt worden. Gegen Ende 1927 wurde der Betrieb des direkten Transportversicherungsgeschäftes wieder aufgenommen. Es ist gelungen, ohne Schwierigkeiten wieder die Versicherungen erster Firmen zu erhalten und gute alte Verbindungen wieder aufzunehmen, da man der kommenden Entwicklung der Gesellschaft Vertrauen entgegenbringt. / Die Bilanz per 31. Dezember 1927 hat (im Vergleich zu der der Generalversammlung vom 28. Oktober vorgelegten Bilanz) folgendes Bild: Aktiva: Bankguthaben, Kasse und Postscheck: 316 812 (406 170); Wertpapiere: 50 417 (4 688); Hypotheken: 2 560 (2 560); Debitoren: 204 925 (80 807); Kontoreinrichtung: 1 Mk. (1 Mk.); eigene im Eigentum der Gesellschaft befindliche Aktien 58 680 Mk. Passiva: Aktienkapital: 400 000 (400 000); Reservefonds: 40 000 (40 000); Schadenreserve: 211 783; (Reserve für noch nicht abgewickelte Forderungen einschl. Gerichts- und Anwaltskosten 82 165); Rücklage für geschuldete Steuern 11 375; Kreditoren: 1 141; (Steuer- und Betriebskostenreserve für 1927: 28 986); Vortrag auf neue Rechnung: 418 (1 755). Die Gewinn- und Verlustrechnung für 1927 weist folgendes Bild auf: Einnahmen: Rücklage für schwebende Schäden und unverdiente Prämien aus 1926 1 555 775; sonstige Rücklagen aus 1926 43 196; Prämien 936; Zinsen 15 108; Provisionen 41 798; Buchgewinn aus Kapitalzusammenlegung 960 000; Abwicklungen 170 089; Eingänge aus Nachschußverpflichtungen der Aktionäre 88 181; sonstige Einnahmen 19 270 Mk. Ausgaben: Vortrag aus 1926: 2 369 293; bezahlte Schäden 253 935; Schadenreserve 121 783; Rücklage für geschuldete Steuern 11 375; Verwaltungskosten einschließlich Agenturunkosten und Steuern 97 551; gesetzlicher Reservefonds 40 000; Vortrag auf neue Rechnung 480 Mk.

ZEITSCHRIFTENSCHAU

Wirtschafts- und Verkehrspolitik.

Güterverkehr und Wirtschaft
Von Reichsbahndirektor Geh. Reg.-Rat *Sommerlatte* („Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen", Berlin, Nr. 51/52 vom 22./29. 12. 27).

Reichswasserwirtschaft
Von Reichsminister a. D. Dr. Ing. e. h. *Gothein* („Industrie- und Handelszeitung", Berlin, Nr. 17 vom 20. 1. 28).

Was hat die Wasserwirtschaft von der Verwaltungsreform zu fordern?
Von Prof. Ing. *Alois Rosenkranz* („Wasserwirtschaftliche Mitteilungen des Deutschen Meliorationsverbandes für Böhmen", Prag, Nr. 1 vom Januar 1928).

Die heißen Eisen
Von Dr. *Hans Gestrich* („Industrie- und Handelszeitung", Berlin, Nr. 18 vom 21. 1. 28).

Mehr Initiative! Gedanken zur Reichswasserstraßen-Verwaltung
Von Dr. *H. d. Salinger* („Industrie- und Handelszeitung", Berlin, Nr. 12 vom 14. 1. 28).

Deutschlands Kanalbauprojekte
Von Dr. *Hans Albrecht, Hamburg* („Hamburger Stimmen", Hamburg, Nr. 9 vom 11. 1. 28).

Die internationale Schiffahrtskrise. Ihre weltwirtschaftliche Bedeutung. Eine Untersuchung
Von Prof. Dr. *Sven Helander* („Kieler Neueste Nachrichten", Kiel, Nr. 9 vom 11. 1. 28).

Der Umschlagsverkehr als Wettbewerbsfaktor der Seehäfen Hamburg, Bremen, Rotterdam und Antwerpen
Von *Hans Tzschucke*, Dresden („Zeitschrift für Verkehrswissenschaft", Leipzig, Nr. 4, 1927).

Danzig und die Ostseehäfen. Auswirkungen eines Handelsvertrages mit Polen. Danzigs Wunsch nach Teilnahme an den Verhandlungen
(„Frankfurter Oder-Zeitung", Frankfurt an der Oder, Nr. 7 vom 8. 1. 28).

Rhein.

Die Rheinschiffahrt im Jahre 1927
Von Dr. *Hans Schleichert, Duisburg* („Rhein- und Ruhr-Zeitung", Duisburg, Nr. 25 vom 15. 1. 28).

Rückblick und Ausblick in der Rheinschiffahrt
Von Direktor Dr. *Weber*, Mannheim („Das Rheinschiff, Mannheim, Nr. 1 vom 1. 1. 28).

Der Rhein als Verkehrs- und Handelsstraße
Von *Otto Saure* („Düsseldorfer Stadt-Anzeiger", Düsseldorf, Nr. 5 vom 5. 1. 28).

Rheinschiffahrt und Partikulierschifferstand
Von *Karl Rings*, Horchheim a. Rh. („Das Rheinschiff", Mannheim, Nr. 1 vom 1. 1. 28).

Die neuen Kölner Handelshäfen und Industriegebiete
Von Dipl. Ing. *Mangold*, Duisburg („Schiffahrt-Zeitung", Duisburg, Nr. 25 vom 30. 12. 27).

Die Rheinregulierungen Sondernheim—Straßburg und Straßburg—Basel. Eine Entgegnung
Von Oberregierungsbaurat *K. Spieß*, Karlsruhe („Das Rheinschiff", Mannheim, Nr. 1 vom 1. 1. 28).

Die Schaffhauser Einwände gegen die Bodensee-Regulierung
(„Schweizerische Wasserwirtschaft", Zürich, Nr. 12 vom 25. 12. 27.)

Wassersport und Bodenseeregulierung
(„Schweizerische Wasserwirtschaft", Zürich, Nr. 1 vom 25. 1. 28.)

Donau und Main.

Die Donau als Verkehrsstraße
Von *Helmut Winz*, Innsbruck („Tägliche Rundschau", Berlin, Nr. 31 vom 19. 1. 28).

Die Donau als internationale Verkehrsstraße
Von Oberreg. Rat *Bökemann*, Berlin („Zentralblatt der Bauverwaltung", Berlin, Nr. 52 vom 28. 12. 27).

Wasserwirtschaftspolitik in Bayern
(„Die freie Donau", Regensburg, Nr. 1 vom 1. 1. 28.)

Rhein—Main—Donau. Ein unrentabler Kanalbau-Verlust. Reiche Stromgewinnung. Der Steuerzahler trägt die Kosten
Von Dr. *V. Muthesius* („Börsen-Courier", Berlin, vom 6. 1. 28).

Stand der Bauarbeiten an den Mainstaustufen oberhalb Aschaffenburg im Zuge der Großschiffahrtsstraße Rhein—Main—Donau
Von Oberbauamtmann *Friedel*, Aschaffenburg („Die freie Donau", Regensburg, Nr. 2 vom 15. 1. 28).
(„Die Wasserwirtschaft", Wien, Nr. 1 vom 1. 1. 28.)

Freier Wettbewerb und Kooperation
Von Dr. *Moriz v. Domony*, Ministerialrat, Generaldirektor der Kgl. ung. Fluß- und Seeschiffahrts-Gesellschaft A.-G. („Die freie Donau", Regensburg, Nr. 1 vom 1. 1. 28).

Das Problem der Schiffahrt im Donaumündungsgebiet
Von *(P.)* („Die freie Donau", Regensburg, Nr. 1 v. 1. 1. 28).

Hansakanal.

Wie steht es um den Hansa-Kanal?
Von *H. P.* („Hafen-Verkehrs-Zeitung", Hamburg, Nr. 2 vom 13. 1. 28).

Elbe und Oder.

Hamburgische Hafen und Verwaltungsfragen
Von Senator Dr. *Burchard* („Hamburger Nachrichten", Hamburg, Nr. 33 vom 20. 1. 28).

Die Oderschiffahrt im Jahre 1927, insbesondere in Ansehung der Massengut-Transporte. Erze zu Berg und Kohlen zu Tal
Von Direktor *Paul Kröger*, Stettin, Hansahaus („Das Schiff", Berlin, Nr. 2 vom 24. 1. 28).

Eisenbahn und Wasserstraße.

Stehen wir vor einem Frieden zwischen Reichsbahn und Binnenschiffahrt?
Von Dr. *H. Bartsch*, städt. Beigeordneter, Mannheim („Neue Mannheimer Zeitung", Mannheim, Nr. 33 vom 20. 1. 28).

Protest der Schiffahrt gegen die neuen Erzausnahmetarife
(„Frankfurter Oder-Zeitung", Frankfurt/Oder, v.12. 1. 28.)

Eisenbahnfragen.

Die Umstellung der Reichsbahnwirtschaft
Von Dr. *Homberger*, Reichsbahndirektor, Ministerialrat a. D., Berlin („Verkehrstechnische Woche", Berlin, Nr. 2 vom 11. 1. 28).

Wie hoch ist die Mehrbelastung der Güter im Normalgütertarif gegenüber dem Vorkriegszustand?
Von Regierungsrat a. D. Dr. Ing. *Heisterbergk*, Krefeld („Deutsche Wirtschafts-Zeitung", Berlin, Nr. 3 vom 19. 1. 28).

Tariferhöhungen oder Tarifsenkungen?
Von *A. Heinrichsbauer*, Essen („Schiffahrt-Zeitung", Duisburg, Nr. 25 vom 30. 12. 27).

Wasserwirtschaft des Auslandes.

Wasserbau und Wasserwirtschaft im tschechoslowakischen Staatsvoranschlag für 1928
(„Wasserwirtschaftliche Mitteilungen des Deutschen Meliorationsverbandes für Böhmen", Prag, Nr. 12, Dezember 1927.)

Das Nore-Kraftwerk. Norwegens neueste Hochgebirgs-Wasserkraftanlage
Von Dr. *N. H. Günther*, Oslo („Deutsche Allgemeine Zeitung", Berlin, vom 15. 1. 28).

Rechtsfragen der Binnenschiffahrt.

Bedeutung der Kaufbedingungen „frei Kai", „ab Kai", „frei ab Kai" im Hinblick auf die Kaiumschlagsgebühr
Von Landgerichtsdirektor *Dr. Heuer*, Hamburg („Hanseatische Rechts-Zeitschrift", Hamburg, Nr. 23 v. 1. 12. 27).

Das österreichische Speditionsrecht (einschl. Baggergeschäft)
Von Rechtsanwalt *Dr. Karl Schweinburg*, Wien („Zoll-, Speditions- und Schiffahrts-Zeitung", Wien, Nr. 1 v. 5. 1. 28).

Die Rechtsnatur der Konzession des Fährbetriebes in Hamburg
Von Verwaltungsassessor *Oswald Lassally*, Hamburg („Hanseatische Rechtszeitschrift", Hamburg, Nr. 24 vom 15. 12. 27).

Reichsfinanzhof contra Reichsfinanzhof. Zur Frage der Umsatzsteuerpflicht des Spediteurs
Von *Hans Blum* („Hafenverkehrs-Zeitung", Hamburg, Nr. 47 vom 25. 11. 27).

Wasserzins und Reichswasserstraßenverwaltung
(„Börsen-Zeitung", Berlin, Nr. 585 vom 15. 12. 27.)

Wasserzins und Wirtschaft
(„Börsen-Zeitung", Berlin, Nr. 573 vom 8. 12. 27.)

Alles in die Elbe (Abwässer)
(„Magdeburgische Zeitung", Magdebg., Nr. 598 v. 25. 11. 27.)

Regierungsentwurf zur Verbesserung des anhaltischen Wasserrechtes
(„Magdeburgische Zeitung", Magdebg., Nr. 649 v. 22. 12. 27.)

Die Invalidenversicherungspflicht der Besatzungen ausländischer, in geschlossenem deutschen Hoheitsgebiet verkehrenden Rheinschiffe nach dem Inkrafttreten des Friedensvertrages von Versailles
Von Oberregierungsrat *Dr. Bültmann*, Berlin („Das Schiff", Berlin, Nr. 24 vom 27. 12. 27).

Die tschechoslowakische Oderschiffahrt vor dem Arbeitsgericht Stettin
(„General-Anzg. für Stettin", Stettin, Nr. 324 v. 23. 11. 27.)

Die internationale Ordnung der Seehäfen vor dem Auswärtigen Ausschuß. Schwere Nachteile für Deutschland
(„Kreuz-Zeitung", Nr. 597 vom 20. 12. 27.)

Die Fortbildung des Binnenschiffahrtsrechtes
Von *Dr. Jony Schneider*, Breslau („Verkehrsrechtl. Rundschau", Berlin, Nr. 1, Januar 1928).

Die Haftpflicht im Binnenschiffahrtsrecht
Von Amtsgerichtsrat *W. Coermann*, Stuttgart („Speditions- und Schiffahrts-Zeitung", Berlin, Nr. 52 vom 30. 12. 27).

Zur Haftungsfrage bei Beförderung mit der Hamburger Hafenbahn
Von Landgerichtsdirektor *Dr. Heuer*, Hamburg („Hafenverkehrszeitung", Hamburg, Nr. 3 vom 20. 1. 28).

Die Schiffahrt im Strafgesetzentwurf
Von *Gustav Grosse*, Hamburg („Das Schiff", Berlin, Nr. 2 vom 24. 1. 28).

Zuständigkeit der Wasserpolizei, Begriff der Strom- und Schiffahrtspolizei in Preußen
Von Regierungsrat *Krebs*, Magdeburg („Preußisches Verwaltungsblatt", Berlin, Nr. 11 vom 10. 11. 27).

Aenderung von Wasserbenutzungsanlagen, ihre Widerruflichkeit und Gebühren für Wassernutzungen in Bayern
Von Geheimer Justizrat *Dr. Obermeyer*, München („Deutsche Wasserwirtschaft", Berlin, Nr. 1 vom 20. 1. 28).

Wasserlauf-Ausbauunternehmungen im preußischen Wassergesetz
Von Rechtsanwalt *Dr. Werneburg*, Berlin-Steglitz („Die Elbe", Magdeburg, Nr. 1 vom 15. 1. 28).

Oesterreichs Anschluß an das Uebereinkommen über die Eichung der Binnenschiffe
Von *Dr. Paul Kompert*, Wien („Die freie Donau", Regensburg, Nr. 1 vom 1. 1. 28).

Das zwischenstaatliche Recht der Donauschiffahrt von den Römern bis zum Pariser Vertrag von 1856 im Rahmen der allgemeinen Entwicklung des internationalen Binnenschiffahrtsrechtes
Von *Dr. jur. Fritz Krieg*, Regensburg („Die Wasserwirtschaft", Wien, Nr. 2 vom 15. 1. 28).

W a s s e r b a u.

Aufschwung der Hoch- und Tiefbauunternehmungen
Von *Dr. Fritz L. Mezger* („Wirtschaftsdienst", Hamburg, Nr. 47 vom 25. 11. 27).

Der Ausbau der Wasserkräfte im Ruhrgebiet
Von Dipl.Ing. *Gaebel*, Essen („Industrie- und Handelsblatt der Dortmunder Ztg.", Dortmund, Nr. 576 vom 10. 12. 27).

Der Bau des Fußgängertunnels unter der Spree in Berlin-Friedrichshagen
Von Dipl.-Ing. *La Baume*, Magistratsbaurat, Berlin („Die Bautechnik", Berlin, Nr. 1 vom 6. 1. 28).

Wasserwirtschaftspolitik in Bayern. Der Ausbau der Wasserkräfte
(„Münchener Neueste Nachrichten", München, Nr. 339 vom 13. 12. 27.)

Betriebsbeginn des Kachletwerkes
Von *Th. Henftling*, Direktor d. Rhein—Main—Donau A.-G. („Die freie Donau", Regensburg, Nr. 23 vom 1. 12. 27).

Bayerns eigenstaatl. Strom. Superain bis zur Drehturbine
(„Vossische Zeitung", Berlin, Nr. 6 vom 4. 1. 28.)

Rhein—Main—Donau A.-G.
(„Münchener Neueste Nachrichten", München, Nr. 356 vom 31. 12. 27.)

Ein Opfer des Ressortkampfes (Mainkraftwerke)
(„Berliner Tageblatt", Berlin, Nr. 619 vom 31. 12. 27.)

Der Kampf um die Mainwasserkräfte
(„Bayerische Staatszeitung", München, Nr. 282 vom 7. 12. 27.)

Die Verwertung der Mainwasserkräfte an der Rhein—Main—Donau-Wasserstraße
(„Münchener Augsburger Abend-Zeitung", München, Nr. 330 vom 6. 12. 27.)

Rationelle Elektrizitätswirtschaft? Die Bauprojekte der Rhein—Main—Donau-Gesellschaft und das R. W. E.
(„Berliner Tageblatt", Berlin, Nr. 584 vom 10. 12. 27.)

Das überwundene Kachlet. Das Stauwerk an der Großschiffahrtsstraße Rhein—Main—Donau
Von *Ernst Trebesius* („Düsseldorfer Tageblatt", Düsseldorf, vom 29. 12. 27).

Niederschlag und Abfluß deutscher Flüsse
Von Regierungsbaurat *Momber*, Goslar („Deutsche Wasserwirtschaft", Berlin, Nr. 1 vom 20. 1. 28).

Zweischwimmerhebewerk mit beweglicher Troglagerung
Von *Vollmer*, Regierungsbaurat, und *Mussaeus*, Regierungsbaumeister a. D. („Zentralblatt der Bauverwaltung", Berlin, Nr. 4 vom 25. 1. 28).

S c h i f f - u n d M a s c h i n e n b a u.

Der deutsche Schiffbau nach der Konzentration
Von *Dr. Erdmann*, Hamburg („Der Bund", Frankfurt a. M., Nr. 13/14 vom 17. 12. 27).

Neuerungen der Schiffahrtstechnik. Verbesserungen im Motor- und Dampfmaschinenantrieb
(„Hamburger Fremdenblatt", Hamburg Nr. 361 vom 31. 12. 27.)

Das Zweischrauben-Personenmotorschiff „Vater Rhein"
Von Diplom-Ingenieur *R. Kirchner*, Köln („Schiffbau und Schiffahrt", Berlin, Nr. 1 vom 4. 1. 28).

Die Erprobung der Kohlenstaubfeuerung. Die Reise des Dampfers „Mercer"
(„Hamburger Fremdenblatt", Hamburg, Nr. 360a v. 30. 12. 27.)

Schraubenpropellerberechnung mit Beachtung der Wasserstörungen im Nachstrome
Von *Prof. F. A. Brix*, Leningrad („Schiffbau und Schiffahrt", Berlin, Nr. 1 vom 4. 1. 28).

Doppelwirkende kompressorlose Zweitakt-Dieselmotoren für Schiffsantrieb
Von *Dr. Ing. Fr. Saß*, AEG, Berlin („Schiffbau und Schiffahrt", Berlin, Nr. 23 vom 7. 12. 27).

Die Baustoffe der Schiffsturbine
Von Direktor Prof. Dr. Ing. *E. A. Kraft*, Berlin („Schiffbau und Schiffahrt", Berlin, Nr. 23 vom 7. 12. 27).

Die Entwicklung der Krane für den Umschlag von Massengütern
Von Oberingenieur *Meves*, Duisburg („Schiffbau und Schiffahrt", Berlin, Nr. 23 vom 7. 12. 27).

Schiffbau und Werftindustrie im überseeischen Ausland
Von Regierungs- und Baurat Dr. Ing. *Teubert*, Mannheim („Das Rheinschiff", Mannheim, Nr. 1 vom 1. 1. 28).

Schraubenpropellerberechnung mit Beachtung der Wasserstörungen im Nachstrome
Von *F. A. Brix*, Honor. Prof. der Marine-Akademie, Leningrad („Schiffbau und Schiffahrt", Berlin, Nr. 3 vom 1. 2. 28).

Schnelle Gleitboote mit Luftschraubenantrieb
Von *Adolf Koch* („Die Yacht", Berlin, Nr. 3 vom 21. 1. 28).

Moderne Schlauchrettungsboote
Von Geh. Baurat *Grundt*, Berlin („Schiffbau und Schiffahrt", Berlin, Nr. 3 vom 21. 1. 28).

Neuzeitliche Feuerlöscheinrichtungen für Schiffe
Von Dr. *Schulze*, Köln („Schiffahrt-Zeitung", Duisburg, Nr. 1 vom 13. 1. 28).

B r ü c k e n b a u.

Brücken und Schiffahrt
Von Oberingenieur *E. Jaeger*, Dortmund („Industrie- und Handelsblatt der Dortmunder Zeitung", Dortmund, Nr. 576 vom 10. 12. 27).

Die größte Hubbrücke Deutschlands
(„Industrie- und Handelsblatt der Dortmunder Zeitung", Dortmund, Nr. 576 vom 10. 12. 27.)

Der Brückenbau und der Ingenieurhochbau der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft im Jahre 1927
Von *Schaper* (Die Bautechnik", Berlin, Nr. 1 vom 6. 1. 28).

Straßenbrücke über die Mosel zwischen Cochem und Cond. Ausgeführt von der Firma Grün & Bilfinger, A.-G., Mannheim
(„Beton und Eisen", Berlin, Nr. 1 vom 5. 1. 28.)

Die neue Eisenbetonstraßenbrücke über die Weichsel bei Goczalkowice
Von Ing. *W. Olszak*, Kattowitz („Zeitschrift des Oesterr. Ingenieur- und Architekten-Vereins", Wien, Nr. 47/48 vom 25. 11. 27).

Ueberbrückung von 1050 m mit einem Brückenfeld
Von *P.* („Industrie- und Handelszeitung", Berlin, v. 29. 11. 27).

Die größte Beton-Bogenbrücke der Welt
(„Beton und Eisen", Berlin, Nr. 2 vom 20. 1. 28.)

V e r s c h i e d e n e s.

Aus dem Leben von Senator F. W. Meyer, Hameln
(„Die Weser", Bremen, Nr. 11 vom 30. 11. 27.)

Wassersport und Berufsschiffahrt
(„Kölnische Zeitung", Köln, Nr. 725a vom 11. 11. 27.)

Die deutschen Schiffshypothekenbanken und das Ende der Binnenschiffahrtssubvention
Von *M. L.* („Wirtschaftsdienst", Hamburg, Nr. 41 v. 14. 10. 27).

Beiräte in der Eisenbahn- und Wasserstraßenverwaltung
Von *Dr. Fischer*, stellv. Geschäftsführer d. Industrie- und Handelskammer zu Dortmund („Industrie- und Handelsblatt der Dortmunder Zeitung", Dortmund, Nr. 576 vom 10. 12. 27).

Zur Frage der Großgasversorgung
Von Ministerialrat *Dr. Ing. Tecklenburg*, Berlin („Verkehrstechnische Woche", Berlin, Nr. 8 vom 30. 11. 27).

Feuerschutz im Güterverkehr
Von *Dr. Ing. Silomon* („Fördertechnik und Frachtverkehr", Wittenberg, Nr. 26 vom 23. 12. 27).

The German Coal Position
Von *J. F. W. Walsleben* („Fairplay Weekly Shipping Journal, Nr. 2324 vom 24. 11. 27).

Der Stockholmer Kongreß der Internationalen Handelskammer
Von *G. Riedberg*, Paris („Weltwirtschaftliches Archiv", Jena, Nr. 1, Januar 28).

Die Tätigkeit der Internationalen Handelskammer
Von Dr. *Alberto Pirelli* (Mailand), Präsident der Internationalen Handelskammer („Deutsche Wirtschafts-Zeitung", Berlin, Nr. 4 vom 26. 1. 28).

Die unbefriedigenden Geschäftsergebnisse der Transport-Versicherungs-Gesellschaften in den letzten Jahren und ihre Ursachen
Von *J. Mühlenbrock* („Der Schiffsfrachtendienst", Hamburg, Nr. 2 vom 14. 1. 28).

Bestrebungen der Versicherer zur Besserung der Lage der Transportversicherung
Von *Werner Cleophas* („Der Schiffsfrachtendienst", Hamburg Nr. 2 vom 14. 1. 28).

Die Lage der Transportversicherungs-Gesellschaften vom Standpunkt des Maklers. Ursache der schlechten Lage und Besserungsbestrebungen
Von *Wilhelm Krönig* (i. Fa. Hermann Möller) („Der Schiffsfrachtendienst", Hamburg, Nr. 2 vom 14. 1. 28).

Zur Frage der Großgasversorgung
Von Ministerialrat a. D. Reichsbahndirektor Dr. Ing. *Tecklenburg*, Berlin („Verkehrstechnische Woche", Berlin, Nr. 48 vom 30. 11. 27).

Kohlenumschlag in Hafenbetrieben von Eisenbahnwagen ins Schiff
Von Dr. Ing. *Carl Weicken*, Berlin („Werft, Reederei, Hafen Berlin, Nr. 2 vom 22. 1. 28).

1928 Nr. 4 2. Februarheft

Zeitschrift für Binnenschiffahrt

Herausgeber: Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt e. V. Berlin NW 40 Herwarthstr 3a
Fernsprech-Anschluss: Amt Hansa Nr. 2744, Nr. 2745 und Nr. 2755 • Telegramm-Adresse: Binnenfahrt, Berlin
Vorstand: Generaldirektor Dr. h. c. Ott, Köln / Geh. Baurat Prof. Dr. ing. h. c. de Thierry, Berlin / Staatsrat Dr. Ritter v Graßmann, München / Hauptgeschäftsführer: Syndikus E. Schreiber, Berlin NW 40, Herwarthstr. 3a

60. JAHRGANG DER MITTEILUNGEN DES ZENTRALVEREINS

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" erscheint zweimal monatl. u. ist Organ nachstehender Vereinigungen:

Brandenburgischer Oder-Verein, Frankfurt a. O. / Bremer Kanalverein, Bremen / Deutsch-Oesterreich-Ungarisch-Schweizerischer Verband für Binnenschiffahrt / Elbe-Ostsee-Kanal A.-G. Wismar Hamburger Verein für Flußschiffahrt / Hansa-Kanal-Verein, Bremen / Intern. Vereinigung z. Förderung des Rheines bis zum Bodensee / Kanalverein Berlin-Leipzig / Küstenkanal-Verein Oldenburg Nordschweiz. Verband f. Schiffahrt Rhein-Bodensee / Pommerscher Binnenschiffahrtsverein / Schlesischer Oderverein / Südostpreuß. Kanalverein e. V. / Südwestdeutscher Kanalverein f. Rhein-Donau Neckar / Verband für Kanalisierung der Mosel u. Saar / Verband zur Wahrung der märk. Schiffahrtsinteressen e. V. / Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr e. V. / Werra-Kanalverein zur Verbindung der Weser mit Main und Donau / Weser-Bund e. V.



Schriftleitung:
Berlin NW 40, Herwarthstraße Nr. 3a
Fernruf Hansa Nr. 2744-45-55, Tel.-Adr.: Binnenfahrt



Die in der Z. f. B. zur Veröffentlichung gelangenden Aufsätze gehen in das Eigentum des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V. über. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Herausgeber keine Verantwortung Beantwortung von Anfragen und Rücksendung von Manuskripten erfolgt nur, wenn Ruckporto beigefügt ist. Nachdruck einzelner Artikel ist nur mit Erlaubnis der Schriftleitung und unter Quellenangabe gestattet. **Bezugspreis** monatlich 2 Mark, nach dem Ausland monatlich 3 Mark Einzelhefte kosten 1,25 M. **Anzeigen.** Die 4 gespalt. Millimeterzeile 20 Pfg. Bei Wiederholungen Rabatt laut Tarif. Etwaiger Erscheinungsausfall infolge höherer Gewalt oder Streiks berechtigt nicht zur Rückforderung des Bezugsgeldes.

Verlag:
Insel-Zeitschriften-Verlagsgesellschaft m b. H.
Berlin S14, Wallstr. 56, Fernruf F. 7 Jannowitz Nr. 4570

Güterumschlag im Binnenschiffahrtsverkehr

Von Reedereidirektor Heinrich Etterich in Duisburg-Ruhrort.

Nach den Angaben des Statistischen Reichsamtes sollen etwa 25 Proz. sämtlicher in Deutschland gefahrenen Tonnenkilometer auf den Wasserweg entfallen. Es geht hieraus hervor, welche Bedeutung der mit der Binnenschiffahrt zusammenhängende Güterumschlag für unser Verkehrswesen und im weiteren Sinne für unsere deutsche Wirtschaft hat. Jede Verbilligung des Güterumschlages, der einen Teil der Beförderung darstellt, trägt sowohl zur Herabsetzung der Produktionskosten als auch zur Hebung der Absatzmöglichkeiten im Auslande bei. Die Kosten für die Beförderung der Güter zur Verbrauchsstelle sind für den Abschluß eines Geschäftes häufig entscheidend. Es ist genügend bekannt, daß durch die höheren Belastungen von Steuern und sozialen Abgaben unsere Industrien im Kampf mit der ausländischen Konkurrenz keinen leichten Stand haben. In diesem Wettbewerb ist uns das Ausland außerdem noch durch die günstigeren Verkehrsverhältnisse überlegen. England hat kurze Verkehrsverbindungen zwischen seinen Industriezentren und der Küste; Holland, Frankreich und Belgien genießen den gleichen Vorzug und besitzen außerdem unzählige Kanäle, mittels derer die Exportgüter den Ausfuhrhäfen und umgekehrt einzuführende Rohprodukte den inländischen Werken billigst zugeführt werden können.

Es muß deshalb unser größtes Bestreben sein, Anlagen und Einrichtungen für die Güterbeförderung bzw. den Güterumschlag zu schaffen, die größte Wirtschaftlichkeit garantieren. Schon bei dem Bau von Häfen und Hafenbahnhöfen muß Rücksicht auf die höchste Leistung des Verkehrs und des Umschlags genommen werden. Fehler, die bei solchen Bauten gemacht werden, können für die Binnenschiffahrt und den Güterumschlag Folgen haben, die eine Verlustkette darstellen und so leicht nicht wieder gutzumachen sind.

Der Hafenbauer hat aus diesem Grunde und im Interesse eines wirtschaftlichen und reibungslosen Hafenverkehrs auf manche Dinge zu achten, von denen nachstehend die wesentlichsten bezeichnet werden sollen:

Je mehr Bewegungsfreiheit für das Aufstellen der Züge und die Rangierarbeit innerhalb eines Hafenbahnhofes vorhanden ist, desto schneller gelangen die Wagen von der Abgangsstation zur Umschlagsstelle und umgekehrt. Je breiter die Hafenbecken sind, an denen sich ein reger Umschlagsverkehr entwickelt, desto schneller und unbehinderter können sich die Schiffe bewegen und dazu beitragen, daß die Umschlagseinrichtungen ohne Aufenthalt durcharbeiten können. Je neuzeitlicher bzw. technisch vollkommener die Umschlagseinrichtungen eines Hafens sind, desto günstiger und billiger wird sich der Güterumschlag ermöglichen lassen; als Folge hiervon wird durch schnellstes Laden und Löschen der Schiffe, Eisenbahn- und Kraft-

wagen der Umlauf dieser Transportgefäße beschleunigt und im Zusammenhang hiermit Frachtverbilligungen erzielt werden. Selbstredend sind die zu schaffenden Anlagen und ihre Ausdehnung dem zu erwartenden Verkehr und vorkommenden Güterarten anzupassen. Weiter ist zu beachten, daß die Tiefe des Hafens so angelegt sein muß, daß die tiefgehendsten Schiffe selbst bei niedrigstem Wasserstande den Hafen aufsuchen können. Statt der veralteten geböschten Ufer müssen moderne senkrechte Ufereinfassungen angebracht werden.



Elektrischer Kran in Ruhrort

Betrachten wir nun den eigentlichen Güterumschlag in den Häfen, so werden wir feststellen, daß im allgemeinen zwei Arten mechanischer Umschlagseinrichtungen vorhanden sind; bei der einen Art geschieht der Umschlagsvorgang mit Unterbrechungen, während er bei der anderen fließend fortläuft. Zu der ersten Gruppe gehören Krane, Verladebrücken und Kipper, zu der zweiten Bandförderer, Becherwerke und Elevatoren.

a) Krane, Verladebrücken und Kipper.

Bis zu den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts wurde der Güterumschlag vorwiegend mit der Hand bzw. durch die unmittelbare Menschenkraft ausgeführt. Der Gedanke, auch mittels Krane die Umladung von Gütern vom und zum Schiff vorzunehmen, ist trotzdem schon sehr alt. Schon im Mittelalter wurden am Rhein und an der Mosel einzelne Hebezeuge zum Umladen von Gütern verwandt, die in ihrer äußeren Form den heutigen Kranen ähnlich waren; sie wurden durch zwei Treträder, zu denen je nach Gewicht der Last mehr oder weniger Leute notwendig waren, in Bewegung gesetzt. Ein Fortschritt dieser Art von Hebevorrichtungen stellten Handdrehkrane dar, die Ende des 18. Jahrhunderts aufkamen und in etwas verbesserter Form heute noch in einzelnen Häfen zu sehen sind. Die Dampfkraft wurde verhältnismäßig spät dem Umschlagsbetrieb nutzbar gemacht. Jahrzehntelang war sie schon für die Beförderung von Gütern auf dem Eisenbahn- und Wasserwege verwandt worden, als der erste Dampfkran in den siebziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts erbaut wurde. Diese ersten Dampfkrane besaßen nur eine Hubkraft von 1½ bis 2 t, die aber nach und nach erhöht wurde. Ferner ging man dazu über, die anfangs feststehenden Krane mit einem Fahrwerk zu versehen, durch das sie in Bewegung gesetzt und am Ufer entlang fahren konnten. Hierdurch wurde das bisherige häufige Verholen der Schiffe erspart. Während mittels dieser Krane die sogenannten Stückgüter mit Ketten gehoben wurden, benutzte man für Massengüter Kübel, die anfangs mit Bodenklappen versehen waren. Später fertigte man Kübel an, die aus zwei großen auf- und zusammenklappbaren Teilen bestanden. Sie werden heute noch benutzt beim Umschlag von solchen Massengütern, die nicht mit Selbstgreifern bearbeitet werden können und auch bei Kohle, deren Stückgehalt durch Einschaufeln in diese Kübel geschont werden sollen. Durch die Einführung von Selbstgreifern gegen Ende des vergangenen Jahrhunderts wurde fast jegliche Menschenkraft bei Massengüterumschlag überflüssig. Es trat hierdurch eine erhebliche Leistungssteigerung, verbunden mit einer Verbilligung der Umschlagskosten,

ein. Um die gleiche Zeit wurden die ersten elektrisch betriebenen Drehkrane gebaut, die im Laufe der folgenden Jahre den Dampfkran immermehr verdrängten. Während anfangs nur die gewöhnlichen fahrbaren Drehkrane hergestellt wurden, ging man später dazu über, Halbportal- oder Vollportalkrane zu bauen. Mit den Verbesserungen der Konstruktionen und des Innenausbaues wurde die Tragfähigkeit der Krane von Jahr zu Jahr heraufgesetzt. Der anfangs übliche 5-ts-Kran für



Wippkran mit 12 t Tragfähigkeit

Massengüter wurde durch die Leistungen der Krane mit 6—10 t Tragfähigkeit überflügelt. Mit der Hebung der Tragfähigkeit wurden auch stärkere und schwerere Selbstgreifer gebaut, um auch die grobstückigen Massengüter, wie Erze und Kalksteine, die sonst geschaufelt wurden, zu greifen. Hierdurch wurden wiederum Arbeitskräfte gespart und weitere Verbilligungen beim Umschlag der Massengüter erzielt. Ein elektrischer Kran mit 10 t Tragfähigkeit ist in der Lage, stündlich eine Leistung bis zu 100 t Kohlen oder 120 t Erz zu erzielen.

Ein besonderer Krantyp stellt der Wippkran dar, der zuerst bei der Be- und Entladung von Seeschiffen, in jüngster Zeit aber auch in Binnenhäfen, Anwendung gefunden hat. Sein Ausleger kann mit der gleichen Leichtigkeit auf- und abwärts bewegt werden, wie ein gewöhnlicher Kran dreht oder hebt. Dieser Kran hat den Vorzug, einen geringeren Aktionsradius zu benötigen und kann somit arbeiten, ohne daß er durch Masten oder Schornsteine in seiner Tätigkeit behindert wird. Auch bei dem Umschlag von einem Fahrzeug in ein anderes arbeitet er sehr vorteilhaft, weil er weniger verfahren zu werden braucht als ein gewöhnlicher Drehkran. Dadurch, daß nicht das ganze Krangerüst bewegt werden muß, wie beim gewöhnlichen Kran, tritt eine nicht unerhebliche Stromersparnis ein. Es ist damit zu rechnen, daß dieser Kran bei weiterer Vervollkommnung eine größere Verwendung finden wird.

Wenn auch die Krane im allgemeinen nach und nach größere Ausleger erhielten — bis 25 m und darüber — so reichten diese doch nicht aus, um größere Lagerflächen zu bestreichen. Aus diesem Grunde ging man dazu über, Verladebrücken zu bauen, deren Spannweite nach und nach vergrößert wurde, um möglichst große Lagerflächen mit Gütern belegen zu können. Es gibt jetzt Verladebrücken bis zu einer Spannweite von 100 m. Diese Verladebrücken sind entweder mit sogenannten Laufkatzen oder mit den üblichen Drehlaufkranen ausgerüstet. In Ruhrort ist vor kürzerer Zeit eine eigenartige Walzeisen-Verladebrücke erbaut worden, die, wie der Name schon sagt, speziell für das Verladen von Eisen in Frage kommt. Im Hafen Emden hat man vor einigen Jahren neun Verladebrücken gebaut, und zwar vier Brücken mit einer Tragfähigkeit von je 6,5 t, die speziell für den Eisenumschlag vorgesehen sind und fünf Brücken mit einer Tragfähigkeit von je 15 t, die vorwiegend für den Erzumschlag benutzt werden. Durch diese Neuanlagen ist der Hafen Emden in die Lage versetzt, seine Leistungsfähigkeit im Güterumschlag um das Doppelte zu steigern. Inzwischen hat man die Tragfähigkeit der Brücken noch weiter heraufgesetzt. In Rotterdam befinden sich solche mit 30 t Tragfähigkeit, die hier speziell bei der Entlöschung großer Erzdampfer Verwendung finden. Die Leistung einer solchen Verladebrücke beträgt 500 t in der Stunde.

Neuerdings hat man auch Verladebrücken gebaut, die gleichzeitig eine Laufkatze und einen Drehkran haben. Diese Brücken sollen ganz besonders gute Leistungen erzielt haben, da sie jederzeit so eingestellt werden können, daß stets der kürzeste Weg für den Umschlag des Gutes gewählt werden kann. Das Gut kann hiermit in den meisten Fällen von einem Platz zum anderen geradlinig befördert werden. Diese Umschlagsart ist bekanntlich die billigste, da jede Schwenkung Zeit und Kraft in Anspruch nimmt.

Eine besondere Art von Umschlagseinrichtung stellt die Kipperkatzenverladebrücke



Verladebrücke mit oben laufendem Wippkran

dar, die ganze Eisenbahnwagen hebt und über dem Schiff entleert. Eine solche Verladebrücke trägt ein fahrbares Windwerk, die Kipperkatze genannt, die zum Heben, Fördern und Kippen einer flachen, an Seilzügen hängenden Bühne dient. Diese Bühne



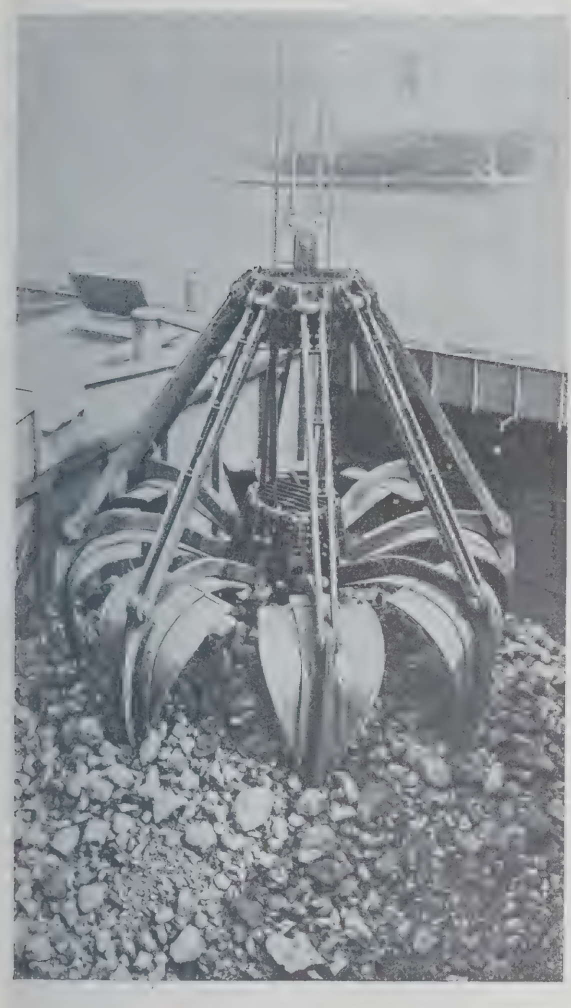
Walzeisen-Verladebrücke

wird auf das Gleis gesenkt und der beladene Eisenbahnwagen wird über die Auflaufzunge auf die Bühne gezogen, mit dieser gehoben, über das Schiff oder den Lagerplatz gefahren, gekippt, entleert und auf das Leergleis zurückgesetzt. Die tägliche Leistung einer solchen Anlage beträgt etwa 6000 t.

Die Leistungsfähigkeit der Krane und Verladebrücken hängt eng mit der Beschaffenheit der Hebegefäße zusammen. Bei Benutzung von Kübeln wird nicht die Leistung erzielt, wie bei Selbstgreifern. Der Umschlag mit Selbstgreifern ist daher der billigere; es sind hier nur wenige Leute für die Führung des Greifers und das Beischaufeln der Reste notwendig. Heute kommen Selbstgreifer bis 5 cbm Fassungsvermögen für Erz und bis 10 cbm für Kohle zur Verwendung. Da, wo Selbstgreifer aus verschiedenen Gründen nicht verwandt werden können, gebraucht man Kübel, in welche die Güter geschaufelt werden, z. B. bei stückiger Kohle, deren Stückgehalt durch diese Umschlagweise geschont werden soll, ferner bei dem Umschlag von sehr grobstückigen Erzen und Kalksteinen, sowie bei der Verladung von Schrott. Letzteres Gut wurde auch häufig mittels Magnet aus den Schiffen geholt und auf Waggons abgesetzt. In neuester Zeit hat man einen Vielschalengreifer, „Polyp" genannt, konstruiert und eingeführt, der die bisherige Kübelverladung bei bestimmten Güterarten fast ganz verdrängt hat. Er eignet sich einerseits für den Schrottumschlag, andererseits für sehr grobstückiges Material, wie Erz, Kalksteine, Quarzit, Brechkoks usw. Durch die Benutzung dieser Umschlagsart wird die Rentabilität der Krane sehr gehoben und die Entlöschung der Schiffe erheblich beschleunigt. Als Greifer für Sonderzwecke erscheinen noch die Rundholzgreifer, die gegenüber der bisherigen Umschlagweise eine erhebliche Verbilligung dieser Arbeit gebracht haben.



Waggonkipperbrücke





Erzgreifer „Polyp“



Schrottgreifer „Polyp“

An dieser Stelle sei auch auf die sogenannten Kübelwagen hingewiesen, die in den Kohlenhäfen des Rhein-Herne-Kanals durchweg verwandt werden. Die Kübel mit etwa 5—7 t Fassungsvermögen werden auf den Zechen beladen und auf Plattformwagen, die 4 bis 7 solcher Kübel aufnehmen können, zum Hafen befördert. Der Kran hat hier nur die Aufgabe zu erfüllen, die gefüllten Kübel von den Plattformwagen zu heben und über dem Schiff zu entleeren. Der Hafen Wanne, der für diese Verladeweise mustergültige Anlage geschaffen hat, hat mit seinen drei Kranen täglich schon über 10 000 t Kohlen umgeschlagen, ein Zeichen dafür, welch günstiger Nutzeffekt durch diese Beförderungsart erzielt wird, abgesehen davon, daß hierbei die Kohle sehr geschont wird.

Eine ähnliche Art der Beförderung von Kohlen wird in Ostengland geübt. Es werden hier Behälter von 50 t Inhalt, die auf Wagenuntergestellen ruhen, an den Zechen beladen und zum Kanalhafen befördert. Hier werden diese Behälter von ihren Untergestellen durch elektrische Kraft gehoben und aufs Wasser gesetzt. Sie werden dann wie Schiffe durch Dampfer zum Seehafen geschleppt, etwa 10—20 in einem Schleppzug. Im Seehafen werden diese Behälter, eine eigenartige Mischung von Wagen und Schiffen, durch Krane hochgehoben und in einen Trichter gekippt, dessen Mündung auf breiten Förderbändern endet, die die Kohlen bei größter Schonung des Stückgehaltes in das Seeschiff befördern.

Im Ruhrkohlenbezirk wird die Kohle vorwiegend durch sogenannte „Kipper“ umgeschlagen, deren Tagesleistung bis 7000 t beträgt. Die Kipper wurden früher durch Wasserdruck, später aber durch elektrische Kraft in Bewegung gesetzt. Der Hafen Ruhrort besitzt 23 solcher Anlagen, teils älterer, teils neuerer Art. Die Arbeitsweise einer solchen Vorrichtung ist folgende: Die Kohlenwagen werden mittels einer elektrisch betriebenen Drehscheibe auf das Kipperzulaufgleis geführt. Durch ein Anheben dieser Gleise gelangen die Wagen auf den Kipper, wo sie durch Fangarme und eine Gleisbremse festgehalten werden. Nach Oeffnen der Kopfklappe erfolgt die Schrägstellung des Wagens durch elektrischen Hub. Der Inhalt läuft in den Kipptrichter, der zwei bis drei Wagenladungen fassen kann. Der Kipptrichter ist durch elektrische Kraft über die Breite des Schiffsraumes hin beweglich, so daß eine gute Verstauung der Kohlen



Elektrisch betriebener Kohlenkipper im Ruhrorter Hafen

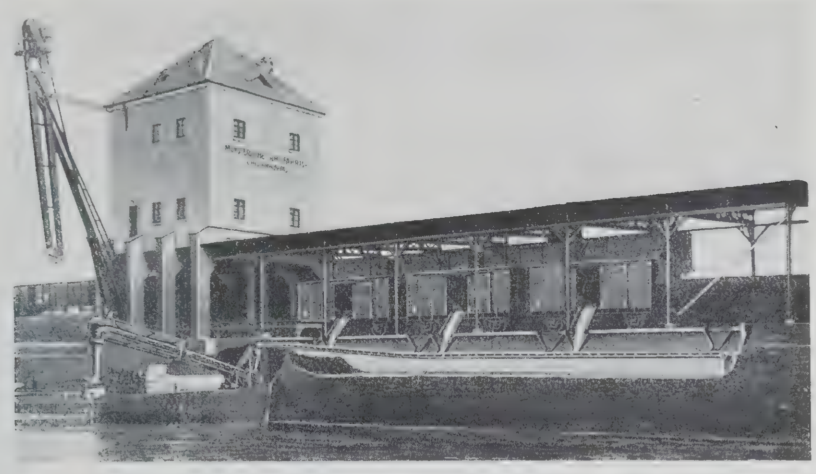
im Schiff erzielt werden kann. Nach der Entleerung des Wagens wird dieser durch elektrische Kraft wieder in seine normale Lage zurückgebracht, er läuft dann über eine schiefe Ebene durch eine Weiche auf eine tiefer gelegene Drehscheibe, von der er in das Ablaufgleis abgezogen wird. Auf beiden Drehscheiben wird der Wagen im beladenen und leeren Zustande gewogen. Dieser ganze Vorgang dauert normalerweise etwa 2 bis 3 Minuten.

Kaliumschlagsanlage in Hannover-Misburg

Um den Stückgehalt der Kohle auch bei dieser Verladeweise möglichst zu schonen, ist man vor zwei Jahren dazu übergegangen, im Kölner Hafen eine Kipper-Förderbandanlage zu bauen. Sie besteht aus dem eigentlichen Kipper, dem Förderband, auf das die Kohlen durch einen Trichter gekippt werden und einer schwenkbaren Brücke, die am äußersten wasserseitigen Ende einen schwenkbaren Füllschacht hat, durch den die Kohlen ins Schiff rutschen. Die Brücke kann infolge ihrer Schwenkbarkeit mehrere Kahnräume bestreichen, so daß hierdurch ein Verholen des Schiffes eingeschränkt wird. Der Füllschacht ist so konstruiert, daß er sich dem jeweiligen Wasserstand und der Schiffslage anpassen kann, wodurch ein Stürzen der Kohlen vermieden wird. Diese gemischte Anlage, bestehend aus Kipper und Transportband, stellt den Uebergang zu der 2. Gruppe der Umschlagseinrichtungen dar, die viel später als Kranbetriebe aufkamen und die wir im Nachstehenden behandeln wollen.

b) Bandförderer, Becherwerke, Elevatoren.

Eine typische Bandförder-Umschlagsanlage für Kali und Salz befindet sich in den Häfen Misburg bei Hannover und Hildesheim. Der



Kaliumschlagsanlage in Hannover-Misburg

Vorgang hierbei ist folgender: Das Salz oder Kali — und zwar nur lose Ware — wird aus den Waggons in Einfallschächte geschaufelt, durch die es auf ein elektrisch angetriebenes, in einem unterirdischen Kanal liegendes Förderband gelangt, das zwischen den Gleisen parallel zur Kaimauer läuft. Dieses Förderband führt das Gut zu einem Trichter, durch den die Ware auf ein zum Schiff führendes zweites Förderband gelangt. Dieses befördert das Gut zu einem zweiten drehbaren Trichter, der in einem Schacht ausmündet, durch den die Ware ins Schiff rutscht. Der Vorteil dieser Anlage besteht darin, daß die einzuladende Ware ohne Behinderung durch Witterungseinflüsse übergeladen werden kann. Infolge der unterirdischen Führung des Förderbandes und der Abdeckung in den Ueberladetrichter werden Beeinträchtigungen der Ware durch Regen und außerdem Verluste an staubartigem Kali, die bei Rutschenverladungen durch Wind leicht entstehen, vermieden. Hinzu kommt, daß das ladende Schiff nur diejenige Luke geöffnet zu haben braucht, in die der Trichter gerade ladet. Bei Rutschenverladungen werden regelmäßig mehrere Räume gleichzeitig beladen, deren Inhalt dann den Witterungseinflüssen ausgesetzt ist. Die Leistungsfähigkeit dieser Förderanlage ist erheblich größer als die der Verladung mit Rutschen. So stellt sich z. B. die Leistung eines Arbeiters in einer Schicht bei Rutschenverladung auf 25 t Kali, bei Förderband-Verladung dagegen



Getreidespeicher in Mannheim



Getreidespeicher in Duisburg

auf 40 t. Vergrößert wird die Leistung noch dadurch, daß die Bandanlage zwischen zwei Gleisen läuft, so daß gleichzeitig aus zwei Wagenreihen entladen werden kann, was bei Rutschen nie möglich ist. Die Anlage in Hannover leistet so in zwei Schichten 1200—1300 t. während bei der Rutschenverladung in dem gleichen Gleisraum und in demselben Zeitabschnitt höchstens 500—600 t. also nicht einmal die Hälfte, verladen werden kann. Würden für den Bahntransport von Kali oder Salzen Großraumgüterwagen benutzt, aus deren Seitenöffnungen das Gut herausrieseln könnte, um durch die vorgeschriebene Art mittels Transportbändern ins Schiff zu gelangen, so würde der Umschlag noch bedeutend vereinfacht und verbilligt werden können. Eine solche Umschlagsform für Kohlen würde gleichfalls empfehlenswert sein, da hierdurch nicht allein der Stückgehalt der Kohlen geschont, sondern eine schnellere Beladung der Schiffe, verbunden mit einer Verbilligung des Umschlagssatzes, erzielt würde.

Neuerdings hat man auf Rheinschiffen Bandförderer, verbunden mit einem Becherwerk, eingebaut, um die Entlöschung der mit diesen Fahrzeugen beförderten Braunkohlenbriketts billig und schnell vorzunehmen. Die drei auf dem Boden befindlichen Bänder führen die Briketts zu dem Becherwerk, welches vom Schiff aus die Briketts auf Waggons oder Lager bringt. Bei dieser Entladeweise sollen 50 t Briketts in der Stunde geleistet und Ersparnisse bis zu 1,— Mk. je t erzielt worden sein. Auf den für den Bananen-Transport vorgesehenen Schiffen befinden sich ähnliche Becherwerke, welche die Bananenbündel aus dem Schiff auf ein Transportband bringen, welches am Kai entlang läuft und die Früchte in den Schuppen oder auf den Wagen befördert.

Diese Becherwerke fanden anfangs auch bei dem Getreideumschlag Verwendung, sie sind aber in neuester Zeit durch pneumatische Getreideheber, auch Getreidesauger oder Elevatoren genannt, verdrängt worden. Abgesehen davon, daß diese Elevatoren auf schwimmenden Untergestellen in den Seehäfen für die Entlöschung von Getreidedampfern benutzt werden, stehen diese Anlagen sonst stets mit Getreidespeichern in Verbindung. Sie geben bei der Entlöschung der Binnenschiffe das Getreide an die Förderbänder ab, die sich auf den verschiedenen Etagen des Speichers befinden und die wiederum durch Schüttschächte miteinander in Verbindung stehen. Auf diese Weise kann das Getreide auf den verschiedenen Böden

gelagert werden, oder, wenn es sofort durch die Bahn weiterbefördert werden soll, durch besondere mechanische Vorrichtungen gesackt werden. Automatische Vorrichtungen nehmen dabei die Verwiegung des Getreides vor.

Schlußbetrachtungen.

Wir haben im Vorstehenden die Entwicklung der Umschlagseinrichtungen verfolgen können, deren Verbesserungen stets den Zweck haben sollten, die Leistungsfähigkeit der Anlagen zu erhöhen und den Umschlag zu verbilligen. Welchen Einfluß eine Hochleistungsanlage auf die Umlaufszeit der Eisenbahnwagen hat, geht aus einem Jahresbericht des Vereins für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund hervor, in dem zahlenmäßig nachgewiesen wird, welche Gewinne der Reichsbahn bei einer schnelleren Be- und Entladung der Wagen erwachsen. Aehnliche Berechnungen können auch die Schiffahrtsgesellschaften aufstellen, denn letzten Endes muß sich das Frachtergebnis nach der Reisedauer, wozu auch das Laden und Löschen des Fahrzeuges gerechnet wird, richten. Die Leistungssteigerungen der Umschlagsanlagen bringen dem Verkehr also doppelten Nutzen. (Verbilligung der Umschlags- und Frachtkosten.) Sie könen dazu führen, Absatzgebiete für unsere Produktion aufzuschließen, die uns bei höheren Beförderungskosten bisher verschlossen waren. Wir müssen weiter daran arbeiten, jeden Vorgang bei der Güterbeförderung zu beobachten und zu prüfen, ob er nicht auf irgendeine Art und Weise vereinfacht und verbilligt werden kann. Es sind oft Kleinigkeiten, die den Umschlag beschleunigen oder hindern können. Auf einige Punkte dieser Art soll noch nachstehend hingewiesen werden.

Der Absender von Waren, die mittels Wagen zum Hafen befördert werden, soll stets darauf achten, daß beim Beladen der Wagen Rücksicht auf bequemes Ausladen genommen wird. Eine weitere Erleichterung für den Umschlagsverkehr würde darin bestehen, daß geschlossene Eisenbahnwagen aufklappbare Dächer erhielten. Um beim Güterumschlag unabhängig von der Witterung zu sein, sollten nach Möglichkeit die Umschlagseinrichtungen überdacht sein, damit Güter und Leute vor Regen geschützt werden und ihre Arbeit ununterbrochen fortführen können. Bei der Entlöschung von Sack- und Kistengut, das in Schuppen gelagert werden soll, stellt die Verwendung der Elektrokarren eine Betriebsersparnis durch Einschränkung von menschlichen Arbeitskräften dar. Diese Ersparnis kann bei Verwendung von sogenannten Hubtischen verdoppelt werden. Diese Hubtische, die im Schiff mit Säcken oder Kisten belegt und von Kranen hochgezogen werden, befördert der Elektrokarren in den Schuppen, stellt sie dort ab, um sofort für die Beförderung von weiteren Gütern frei zu sein. Inzwischen wird der Hubtisch entleert bzw. das Gut im Schuppen verstaut und kann dann von Elektrokarren bei der nächsten Fahrt wieder mitgenommen werden, um seinem Zwecke erneut zu dienen. Sind diese Hubtische fahrbar, so können sie auch leicht im Schuppen verschoben werden, sofern es im Interesse einer schnelleren Stauung der Güter notwendig erscheint.

Die Hilfsmittel des Güterumschlags im Seehafen

Von Oberbaurat O. Wundram, Hamburg.

Die Ausführungsformen des Güterumschlags in einem Seehafen werden im wesentlichen durch wirtschaftliche Rücksichten bestimmt. Entscheidend ist die Forderung der Reedereien, das Frachtschiff in der kleinstmöglichen Zeit zu entladen und zu befrachten, um es seinem eigentlichen Zweck, dem Gütertransport, nur auf kurze Frist zu entziehen und dadurch das in das Schiff hineingesteckte Kapital weitgehend ausnutzen zu können. Jeder Tag, den das Seeschiff im Hafen verbringt, kostet die Reederei in die Tausende gehende Summen für Verzinsung, Abschreibung, Unterhaltung, Gehälter und Löhne, Gebühren usw. Nach Feststellungen einer englischen Reederei verzehrten die Lösch- und Ladekosten 29 Prozent der Bruttoeinnahmen, während vergleichsweise der Kohlen- und Heizölverbrauch nur 19 Prozent beanspruchte. Hierbei ist noch zu berücksichtigen, daß diese Zahlen für einen Reiseweg festgestellt sind, für den das Anlaufen von Zwischenhäfen so gut wie ganz wegfällt.

Es ist daher erklärlich, daß der Anreiz zu immer steigender Beschleunigung des Güterumschlags von den Schiffsbesitzern ausgeht, daß die Entscheidung, welcher Hafen von einem Schiff angelaufen wird, in stärkstem Maße beeinflußt wird von dem Vorhandensein leistungsfähiger Umschlagseinrichtungen. Daher setzte der Wettbewerb der Hafenverwaltungen namentlich an dieser Stelle ein, da die nautischen Verhältnisse und die Lage eines Hafens zum Binnenland meistens durch natürliche Bedingungen festgelegt sind oder sich nur unter gewaltigen Kosten verändern lassen. Auch der Kampf zwischen Binnenschiffahrt und Eisenbahn beeinflußt das allgemeine Streben nach vollendeten Umschlaggeräten, da die Binnenschiffahrt nur in den seltensten Fällen den Verkehr zwischen Erzeuger und Verbraucher direkt vermittelt, wie es z. B. in großem Umfange durch die Eisenbahnen geschieht, und daher durch erhöhte Kosten infolge leistungsschwacher Hebe- und Transportgeräte eines Hafens am meisten belastet wird und an Wettbewerbsfähigkeit einbüßt. Im Seehafen findet sich aus diesen Gründen die reichhaltigste Auswahl aller Umschlaggeräte, die auch nie veralten darf, sondern stetig durch neue, noch leistungsfähigere Bauarten ergänzt werden muß.

Der Güterumschlag in einem Seehafen läßt sich in zwei große Gruppen gliedern: den Umschlag am Ufer (Kai) und den Umschlag auf dem Wasser („im Strom"), bei welchem das Seeschiff an den in der Mitte des Hafenbeckens stehenden Pfahlgruppen vertäut wird. Diese Unterteilung läßt sich noch weiter durchführen, indem zwischen dem Umschlag von Stückgut, d. h. hochwertiger, in Säcken, Kisten, Ballen oder Fässern fest verpackter Waren und Schüttgut, wie Kohlen, Erze, Getreide, Salze u. dgl. unterschieden wird. Die Güterumladung vom Seeschiff unmittelbar auf die Eisenbahn und umgekehrt, kann naturgemäß nur unter Benutzung der kaiseitigen Anlagen vor sich gehen. Für den Umschlag zwischen See- und Binnenschiffahrt sind beide Wege möglich, wobei für Schüttgut der Wasserumschlag bevorzugt wird. Welche Wahl zu treffen ist, hängt neben vielen anderen Rücksichten namentlich von der Kostenfrage ab, da für den Umschlag im Strom geringere Hafengebühren erhoben werden. Hierbei darf allerdings nicht verkannt werden, daß sich die höheren Gebühren für die Benutzung der Kaikräne und anderer sehr leistungsfähiger Geräte oftmals durch die starke Abkürzung der Liegezeit bezahlt machen.

Die Möglichkeit eines guten und billigen Zu- und Abtransportes des Frachtgutes bildet die Grundlage für die Wertgeltung eines Seehafens. Von dem Güterverkehr von und nach Hamburg entfielen vor dem Kriege 62% auf Wasserstraßen und 38% auf die Eisenbahn und andere Fuhrwerke. Führt man sich vor Augen, daß im ganzen Reiche der Güterverkehr nur zu 15% von den Wasserstraßen und zu 85% von den Eisenbahnen übernommen wurde, so erhellt aufs beste hieraus der Einfluß, welchen ein leistungsfähiges Wasserstraßennetz und ein reger Binnenschiffsverkehr für die Bedeutung eines Seehafens wie Hamburg haben. Heute liegen die Verhältnisse für die Binnenschiffahrt etwas ungünstiger, doch dürften obige Zahlen etwa nach Rückkehr einer normalen Wirtschaftslage wieder Geltung erlangen können. Nach der Statistik aus dem Jahre 1925 (das Jahr 1926 kann wegen des ungewöhnlichen Verkehrs infolge des englischen Bergarbeiterstreiks nicht zum Vergleich herangezogen werden), gingen 40 Prozent der im Seeverkehr umgeschlagenen Güter über die Kaikante, drei Viertel von diesen in die Kaischuppen, die restlichen 60 Prozent wurden „im Strom" umgeschlagen.

Im Laderaum des einkommenden Seeschiffs liegen die Güter ungeordnet durcheinander, lediglich nach schiffstechnischen Gesichtspunkten verstaut: Die schweren Stücke unten, leichtes oder sperriges Gut oben, und zwar so, daß der zur Verfügung stehende Laderaum möglichst lückenlos ausgefüllt ist. Mit Hilfe der Kaidrehkräne werden die Stücke dann aus dem Raum geholt und auf der Rampe des Kaischuppens abgesetzt. Oftmals wirken die landfesten Hebezeuge mit den elek-



Abb. 1: Rollkräne für Seeschiffe

trisch oder durch Dampf angetriebenen Schiffswinden zusammen, welche das Gut aus dem Laderaum holen und es an Deck des Schiffes absetzen, von wo es dann von den Kaikränen aufgenommen wird.

Der Kaidrehkran in seinen verschiedenen Bauarten ist im Seehafen das am häufigsten verwendete Umschlaggerät. In Hamburg beläuft sich die Zahl der Kaikräne auf 920, wozu noch 180 Kräne in und an den Schuppen und Freiladestrecken, 10 Schwerlastkräne, 180 schwimmende Hebezeuge, 60 Kräne für Zollanlagen u. dergl. sowie rund 570 Hebezeuge für den Speicherbetrieb kommen, sodaß fast 2000 Hebezeuge aller Arten dem Güterverkehr zur Verfügung stehen. Die in steter Betriebsbereitschaft gehaltenen Kaikräne haben in ihrer gewöhnlichen Ausführung eine Tragfähigkeit von etwa 2—4 t und eine Ausladung von 10—17 m. Diese Werte haben sich im jahrzehntelangen Hafenbetrieb als die wirtschaftlichsten und zweckmäßigsten herausgestellt, sind jedoch in den einzelnen Seehäfen je nach der Art des am häufigsten umgeschlagenen Gutes wieder verschieden. Sind die Kräne zur Hauptsache für die Bedienung von Binnenschiffen, die in mehreren Reihen nebeneinander am Kai liegen, bestimmt, oder stehen sie an einem geböschten Ufer, so wird die Ausladung natürlich entsprechend größer gewählt.

Als charakteristisch für die steigenden Ansprüche des Umschlagbetriebes sei kurz die Entwicklung des Kaidrehkrans gezeigt. Der älteste Typ, der Rollkran, beanspruchte für seinen fahrbaren Unterwagen einen breiten, sehr wertvollen Teil des zwischen Wasserfront und Schuppen befindlichen Teil des Kais für sich. (Abb. 1). Da der Umschlagbetrieb im Seehafen gezwungen ist, mit dem ihm zur Verfügung stehenden Raum sehr haushälterisch umzugehen, bedeutete es eine willkommene Verbesserung, als man die Kräne auf eine Eisenkonstruktion, das sogenannte Portal setzte, das profilfrei die Eisenbahnschienen, die Ladestraße und die Rampe überspannt. Stützen sich die schuppenseitigen Gerüstbeine des Portals auf eine an der Schuppenwand angebrachte, hochgelegene Schienenbahn, so bezeichnet man diese Winkelkonstruktion als Halbportal. Die Halbportalkräne sind an allen mit Schuppen ausgerüsteten Kaistrecken die beliebtesten Krantypen. Gewöhnlich arbeitet an jeder Luke des Seeschiffs ein Kran. Soll der Umschlag beschleunigt werden, so können auch 2 und mehr Kräne, die von Hand oder elektrisch fahrbar sind, an eine Luke gestellt werden, da sich dann aber die Ausleger beim Schwenken stark behindern, auch beim gemeinsamen Arbeiten mehrerer Kräne auf einem beschränkten Raum die Deckaufbauten, Masten und Wanten sich störend bemerkbar machen, wurde der Ausleger unter Last einziehbar ausgeführt und zwar so, daß die Last nicht gehoben zu werden braucht, sondern einen nahezu wagerechten Weg zurücklegt, während die Auf- und Abwärtsbewegung des Auslegers mit derselben Leichtigkeit wie das Heben und Drehen er-

folgt. Diese aus England stammenden „Wippkräne“, die den Arbeitsbereich des Drehkrans von einer Kreislinie auf eine Kreisfläche erweitern, sind in neuerer Zeit von deutschen Kranbaufirmen außerordentlich mannigfaltig durchgebildet und in deutschen Häfen, besonders für Kräne mit großen Ausladungen, häufiger ausgeführt worden. Als besonderer Vorzug dieser neuen Bauart, der für die Binnenschiffahrt von Interesse ist, verdient hervorgehoben zu werden, daß mit diesem Krantyp das Befrachten und Löschen eines an der Wasserseite des Dampfers liegenden Flußfahrzeugs über das Seeschiff hinweg ausführbar ist.

Die gleiche Aufgabe, die Beschleunigung des Umschlags zu unterstützen und das Arbeiten von zwei und mehr Lasthaken an einer Luke zu gestatten, erfüllen im Hamburger Hafen die der Demag A.-G. geschützten Doppel- und Dreifachkräne. Diese führen außer einem Halbportalkran eine oder zwei an wagerechten, einziehbaren Auslegern verfahrbare Laufkatzen, welchen der Transport nicht sperriger Güter, die auf geradlinigem Lastweg durch die Gerüstbeine hindurchzufördern sind, zufällt. (Abbildung 2.) Diese Bauart hat sich im Umschlagbetrieb sehr günstig eingeführt. Englische und holländische Hafenverwaltungen bevorzugen häufig reine Laufkatzenkräne, die auf dem Schuppendach laufen und deren hochklappbarer Ausleger zwischen die Takelung des Schiffes gesenkt wird. Aehnliche Laufkatzenkräne sind in Hamburg nur für den Südfruchtumschlag in Verwendung.

Die Kräne werden heute nahezu ausschließlich elektrisch betrieben, wobei der Gleichstrom-Hauptschlußmotor infolge seiner für den Hebezeugbetrieb besonders günstigen Eigenschaften bei weitem vorherrscht. Dampf- und Druckwasserkräne sind nur noch vereinzelt zu finden, ihr Dasein ist dann meist auf besondere, abweichende Betriebserfordernisse zurückzuführen.

Für jeden Kran ist eine Arbeitskolonne eingestellt, ein sogenannter „Gang“ von 10—25 Mann, denen das Anschlagen der Güter an den Lasthaken im Laderaum, das Aufnehmen der abgesetzten Stücke und die Weiterbeförderung in den Kaischuppen obliegen. Der Transport des Gutes in den Schuppen geschieht noch vorwiegend durch Menschenkraft mittels zweirädriger Stechkarren, auf denen die Stücke, falls erforderlich, zunächst zur Waage, die heute dem beschleunigten Arbeitstempo entsprechend meist automatisch arbeitet, sodann an ihren Stapelplatz gefahren werden. Da mit der steigenden Leistungsfähigkeit der Kräne, die sich in der Zahl der Kranspiele in einer Stunde ausdrückt, der Abtransport der abgesetzten Güter nicht mehr Schritt hielt und durch das große Aufgebot an Arbeitern dieser Teil des Umschlagbetriebes bei weitem am meisten Lohnkosten verschlingt, gingen die Hafenverwaltungen an die Mechanisierung dieser Flurförderung, der Elektrokarren von



Abb. 2: Doppelkräne (Demag) beim Absetzen der Ladung



Abb. 3: Während der Ueberseedampfer noch gelöscht wird, erhält der Anschlußdampfer schon das Durchfrachtgut



Abb. 4: Transport der Güter vom Schiffskran in den Schuppen unter Benutzung großer Ladeplattformen

750 und 1500 kg Tragkraft wurde für den Hafenbetrieb erprobt und hat die Erwartungen erfüllt. 40 bis 60% Arbeitskräfte bzw. Zeitaufwand lassen sich bei Verwendung von Elektrokarren, die häufig mit mehreren Anhängern versehen werden, gegenüber dem reinen Handkarrenbetrieb ersparen. Neuere Ausführungsformen setzen die Wartepausen für Aus- und Abladen der Güter dadurch herab, daß der Karren mit einer Hubvorrichtung ausgestattet ist, die es ihm ermöglicht, Ladebrücke samt den darauf liegenden Gütern zu heben und zu transportieren (Abb. 3 u. 4).

Der Kaischuppen entspricht in seiner Breite dem Tiefgang des Schiffes, derart, daß Seeschiffe größerer Abmessungen breitere Schuppenflächen erfordern. Dadurch wird ein längerer Transport der gelöschten Güter in der Längsrichtung des Schuppens vermieden. So beträgt im Hamburger Hafen die Schuppenbreite für die älteren Seehafenbecken, die zur Aufnahme kleinerer Dampfer bis zu 2500 BRT. bestimmt sind, 15—25 m, während die neuesten Kaischuppen an tiefem Wasser, an denen die Schiffe der größten Klassen löschen und laden, eine Breite von 50 m und darüber aufweisen. Damit nun der zur Kaikante senkrechte Förderweg nicht durch zu breite Schuppen ungewöhnlich lang wird und so die beschleunigte Betriebsabwicklung hemmt, müssen bei größeren Partien Stückgut höhere Stapel im Schuppeninnern angelegt werden. Diese Arbeit nimmt, wenn von Hand ausgeführt, viel Zeit in Anspruch, mußte daher im neuzeitlichen Hafenbetrieb ebenfalls mit mechanischen Hilfsmitteln vorgenommen werden. Man verwendet zum Aufstapeln der Säcke, Kisten, Ballen, Fässer u. dergl. in hohen Schuppen fahrbare Spillwinden in Verbindung mit einer am Gebälk aufgehängten Seilrolle, sonst im allgemeinen fahrbare Stapelwinden und Schuppenkräne (Abb. 5), sowie schräggestellte Förderbänder, die mit Querleisten zum sichern Erfassen des Gutes ausgerüstet sind. Die leistungsfähigsten dieser Geräte können bis zu 2 t auf 5 m heben.

Die Zeit des Liegens am Kaischuppen ist außerordentlich knapp bemessen. Höchstens einige Tage bleibt das Gut im Schuppen, um nach Warengattung und Empfänger sortiert, verwogen, besichtigt und gegebenenfalls verzollt zu werden, dann muß der Platz für die Ladung des nächsten einkommenden Schiffes freigemacht werden. Eine Lagerung findet also im Kaischuppen in keinem Fall statt. Ist das Einlagern einer Ware erforderlich, so wird diese mit Hafenfahrzeugen, den Schuten oder Leichtern an die Speicher gebracht, die in Hamburg ein vom Kaibetrieb räumlich vollkommen getrenntes Gebiet bedecken. In manchen Häfen finden sich auch mehrgeschossige Kaischuppen, deren Obergeschosse für die Lagerung benutzt werden.

Bei besonders ausgebildeten Seeschiffen, denen Seitenpforten einen nahezu wagerechten Lastenweg gestatten, hat man in nordamerikanischen Häfen den Versuch gemacht, Gutförderer, endlose, um Rollen laufende Bänder aus Stahlplatten, Drahtgeflecht, Gummi oder getränkter Baumwolle, für den Hafenumschlagsbetrieb zu verwenden. Diese Förderart eignet sich namentlich für Güter, die in großen Partien von Stücken annähernd gleicher Abmessungen und gleichen Gewichts eintreffen. Gleicherweise werden Rollenbahnen und Rutschen verwendet, auf denen das Gut durch das eigene Gewicht die schwach geneigte Bahn herunterläuft.

Die Weiterverfrachtung der im Schuppen lagernden Güter erfolgt mit Binnenschiff, Eisenbahn oder Fuhrwerk. Während letzteres von der wasserseitigen Rampe oder von einer Ladebühne an der Querseite des Schuppens aus durchweg unter Benutzung von Handfahrgeräten beladen wird, stehen für die Befrachtung der Eisenbahnwagen an der Landseite schwenkbare Wandkräne von 1,5 bis 5 t Tragkraft zur Verfügung. Die Beladung der Binnenschiffe, die häufig in mehreren Reihen nebeneinander den Kai umlagern, das sogenannte „Absetzen" der Güter, geht wieder mittels der Kaikräne vor sich, wobei die Flurförderung im Schuppen den Kran rasch bedienen kann, da die Ladung vom geordneten Stapel genommen wird. Die Binnenschiffe übernehmen dann die weitere Verteilung der Waren. Teils werden diese auf dem Wasserwege den binnenländischen Verbrauchsstellen zugeführt, teils durch Hafenfahrzeuge zu



Abb. 5: Stapelkran im Schuppen

den Speichern transportiert, wo sie beliebige Zeit lagern können oder von Betrieben der im Freihafen befindlichen Veredelungsindustrie aufgenommen werden. Ein großer Teil Flußfahrzeuge wird — soweit nicht schon Fuhrwerke die Abholung übernommen haben, mit den Stücken beladen, welche den Eigenbedarf der Hafenstadt befriedigen sollen, der bei den großen Weltschiffahrtsplätzen einen nicht zu unterschätzenden Anteil am Gesamtumschlag ausmacht.

In einem Seehafen, in dem jedes Verkehrsmittel in unmittelbare Berührung mit dem Seeschiff treten muß, spielt auch der unmittelbare Umschlag zwischen Schiff und Eisenbahn eine große Rolle. Hierfür werden einzelne Kaistrecken nicht mit Schuppen bebaut. An diesen Stellen des Hafens sind vor allem Kräne für die Förderung von Schüttgut zu finden. Der Vollportalgreiferkran mit Tragfähigkeiten von 3 bis 10 t herrscht vor. Größere Greiferkräne, wie sie z. B. die Erzverladung verwendet, werden für den gewöhnlichen Betrieb zu unwirtschaftlich. Ein häufiges Erfordernis beim Schüttgutumschlag durch Greifer ist die zuverlässige Gewichtsfeststellung des gegriffenen Gutes. Das geschieht mittels am Ausleger eingebauter, eichfähiger Seilzugwagen, welche den Auslegerspitzen die eigentümliche Gestalt verleihen (Abb. 7).

Dem Umschlag von schweren Stückgütern stehen Schwerlastkräne mit verschiedenen Tragfähigkeiten (von 10—250 t) zur Verfügung. Ist für den Kran die Bedienung eines breiten Uferstreifens oder eines Lagerplatzes erforderlich, wie es beim Kohlenumschlag die Regel ist, so übernehmen Verladebrücken mit auf dem Gerüst fahrbaren Drehkran oder mit einer Laufkatze ausgerüstet, die Lösch- und Ladearbeit. Verladebrücken eignen sich besonders gut zum Bedienen von Flußschiffen, da der lange wagerechte Ausleger über mehrere Fahrzeuge hinüberreicht, und auch jenseits eines Seeschiffes liegende Binnenfahrzeuge erreichen kann.

Der Umschlag im Strom umfaßt vor allem die Schüttgutladungen, die mit schwimmenden Greiferkränen, Saugluftförderern, Becherwerken u. dgl. gelöscht werden. Jedoch auch Stückgüter werden in großem Maße von dem an Pfählen liegenden Seeschiff an die längsseit liegenden Schuten, Leichter und Kähne abgegeben, wenn nämlich ein Sortieren der Ladung nach Partien, wie es eine der wesentlichsten Aufgaben des Kaibetriebes darstellt, fortfallen kann. Dann unterscheidet sich das Gut hafenbetriebstechnisch nicht vom Schüttgut, kann also ohne Zwischenlagerung im Schuppen unmittelbar vom Binnenschiff aufgenommen werden. Das Beladen eines Seeschiffs im Strom ist der seltenere Fall. So erfolgte die Anlieferung der Güter nach der Statistik 1925 für den Hamburger Hafen nur zu 5 Prozent durch Fluß- und Hafenfahrzeuge, Eisenbahn und Fuhrwerk übernahmen je zu etwa gleichen Teilen das Heranbringen der Ladung. Da-

gegen war an der Ablieferung der gelöschten Güter die Flußschiffahrt mit 52 Prozent hervorragend beteiligt.

Stücke geringeren Gewichts werden mit den Schiffswinden, die mit Dampf oder elektrisch betrieben werden, gelöscht, für größere Stücke ist meist ein Schwimmkran erforderlich (Abb. 6). Man ist allerdings schon in einzelnen Fällen dazu zurückkehren, wenn sie mit dem Rest ihrer Ladung auf einen anderen Dampfer warten bzw. ihre Teilladung durch eine weitere Partie vervollständigen müssen. Ein Güterumschlag im eigentlichen Sinne findet an diesen Liegeplätzen nicht statt, lediglich für Güter, die einige Zeit eingelagert werden sollen, stehen Schuppen und Speicher mit ihren Umschlaggeräten zur Verfügung.



Abb. 6: Schwimmkran beim Löschen von Stückgut

übergegangen, das übliche 5—6 t Ladegeschirr des Frachtschiffes durch Ladebäume für 20, 40 und mehr t Tragfähigkeit zu ergänzen, um die hohen Umschlaggebühren der Schwimmkräne zu sparen. Im allgemeinen kann man aber ohne schwimmende Hebezeuge nicht auskommen. Es macht sich heute im Gegenteil die Neigung bemerkbar, Schwimmkräne leichterer Bauart ebenfalls für den Güterumschlag anstelle der landfesten Kräne, die in denselben Größen gebraucht werden, zu verwenden. Wenige leistungsfähige Schwimmkräne können das gesamte Hafengebiet bedienen und den Reedereien bedeutende Verholungskosten ersparen helfen.

Soll die Ladung des ausgehenden Schiffes direkt vom Binnenfahrzeug aufgenommen werden, so müssen die Flußschiffe, welche die Güter aus dem Hinterland zubringen, bereits beim Eintreffen des Dampfers zur Stelle sein, damit keine Zeit mit Warten auf Ladung verloren geht. Gleicherweise müssen leere oder erst zum Teil beladene Kähne zur Aufnahme des gelöschten Gutes zur Verfügung stehen. Aus diesen Gründen ist im Seehafen für jede Kaigruppe ein besonderer Liegehafen für Flußschiffe vorgesehen, von dem aus die Fahrzeuge nur einen kurzen Weg bis zum umschlagbereiten Seeschiff zurückzulegen haben, und zu dem sie auch wieder

Wurde oben gesagt, daß der Umschlag im Strom langsamer vor sich ginge, als das Löschen und Laden am Kai, da naturgemäß ein schwimmendes Hebezeug nicht so für Höchstleistungen geeignet ist, wie z. B. ein landfester Kran, so muß eine Einschränkung dieser Feststellung gemacht werden in bezug auf die Getreideheber. Diese stellen hinsichtlich der Leistungsfähigkeit das vollkommenste Umschlaggerät im Hafenbetrieb dar. Obwohl sie auch in Verbindung mit Siloanlagen und Lagerhäusern häufig als landfeste Heber ausgestaltet werden, sind die schwimmenden Geräte die am allgemeinsten zu verwendende Bauart. Die Förderung der Getreidekörner geschieht im rasch bewegten Luftstrom (15 bis 30 m Sekundengeschwindigkeit), auch Nuß- und Braunkohle, Soda, Asche u. a. lassen sich mit den Saugluftförderern löschen. Die Heber stehen auf einem Schwimmgefäß und tragen eine turmförmige Konstruktion, die einen zylinderartigen Behälter stützt (Abb. 7). In diesem wird durch eine Kolbenluftpumpe, die eine Antriebsleistung von 300 bis 500 PS erfordert, ein starkes Vakuum erzeugt, sodaß die an diesen Behältern angeschlossenen Saugrohre an ihren besonders ausgebildeten Mundstücken eine kräftige Saugwirkung ausüben können. Mit Hilfe der Saugrüssel ist

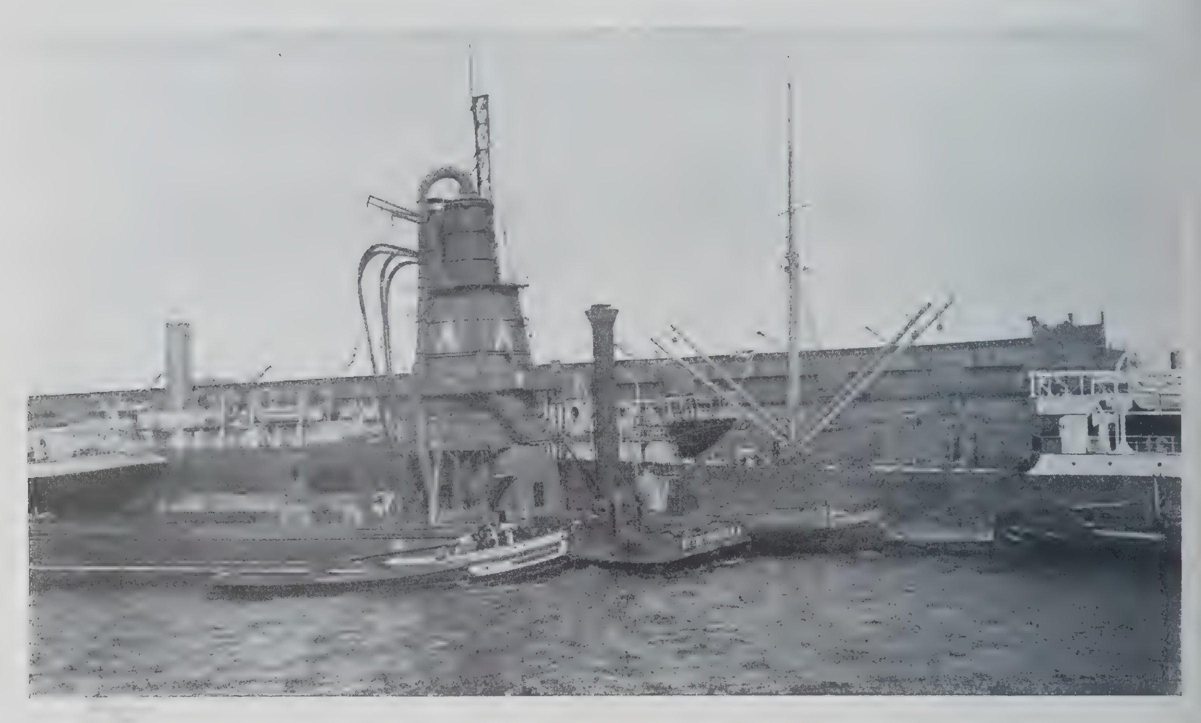


Abb. 7: Getreideheber

jeder Winkel des Laderaumes zu erreichen, auch die Restladung gut zu erfassen, sodaß die kostspielige Zuschaufelarbeit vollkommen wegfällt. Im Behälter fällt das vom Luftstrom mitgerissene Gut zu Boden und wird über sinnreiche Vorrichtungen zu den automatischen oder von handbetätigten Wagen geleitet. Erst wenn der Wiegekübel gefüllt und das Gewicht festgestellt ist, wird er mittels eines Hebels entleert und das Gut durch Schüttrohre dem längsseit liegenden Binnenfahrzeug zugeführt. Hieraus erklärt sich die Erscheinung, daß der Zulauf des Getreides aus dem Heber nicht dauernd, sondern stets mit Unterbrechungen erfolgt.

Saugluftförderer sind in jedem Seehafen als sehr beliebte Umschlaggeräte zu finden. Ihre Vorzüge machen die hohen Betriebskosten wieder wett. Beim Löschen eines Getreidedampfers mit Getreidehebern ist man völlig unabhängig vom Wetter, da die Luken nahezu vollständig geschlossen bleiben können, auch wird das Getreide bei der Förderung gut gelüftet, sodaß die Güte etwa schwitzender Ware sich hebt. Die Leistung eines Getreidehebers wird mit 75—300 t pro Stunde angegeben, eine Löschleistung von 5000 t in einer Schicht von acht Stunden bei Verwendung von vier Hebern ist guter Durchschnitt. Hier ist also die anfangs aufgestellte Forderung auf schnellste Abfertigung des im Hafen liegenden Schiffes aufs beste erfüllt.

Nicht so günstig stellt sich die Verwendung von Becherwerken im Hafenbetrieb, obwohl sie im stetigen Arbeitsspiel schöpfbare Stoffe, wie Kohlen, Getreide, Sand u. a. gut fördern können. Nachteilig ist bei ihnen, daß sich Restladungen im Raum ohne Trimmarbeit nicht erfassen lassen, und daß die Eimerkette einen verhältnismäßig großen Bewegungsraum beansprucht, wollte man die Schöpfgefäße mit Rücksicht auf die Leistung nicht zu klein machen. Beim Umschlag vom Binnenschiff ins Seeschiff lassen sich Becherwerke besser verwenden,



Abb. 8: Kohlenheber beim Bunkern eines Dampfers



Abb. 9: Verladebrücken

da die Arbeitsbedingungen durch das in der Regel über die ganze Länge aufklappbare Schiffsdeck des Binnenfahrzeugs günstiger sind.

Die Versorgung der Dampfer mit Kesselkohle, das Bebunkern, erfolgt im allgemeinen ebenfalls von der Wasserseite des Schiffes aus. Die Kohle wird auf Schutenfahrzeugen längsseit gebracht und gelangt in Körben von 50—100 kg Inhalt, die mittels eines einfachen Seilzugs an Bord gebracht werden, in die Bunker. Da das Aufwinden der Körbe von Hand zu langsam und zu anstrengend ist, werden Dampfwinden, die auf einem Schwimmponton gesetzt sind, zur schnellen Förderung benutzt, wobei das Hereinholen des aufgewundenen Korbes von Hand erfolgt. Mehr und mehr wird aber auch auf diesem Gebiet die Handarbeit ausgeschaltet und vollmaschinelle Bekohlungseinrichtungen verwendet. Diese holen die Kohle mit Greifern aus dem Flußschiff und führen sie über eine Wage einem Becherwerk oder einem Transportband zu, von dem das Gut über leicht bewegliche Schüttröhren in den Dampfer gleitet (Abb. 8). Das Gerüst eines solchen Kohlenhebers ist so hoch, daß beide Seiten eines Dampfers bedient werden können, dieser also am Kai liegend nach der anderen Seite in seinem Lösch- und Ladebetrieb nicht behindert wird. Die Leistung der Bekohlungseinrichtungen ist nach oben begrenzt durch die kleinen Bunkerlöcher des Seeschiffes, in die nur Schüttröhren, nicht aber Greifer unmittelbar hineinarbeiten können.

Das Beladen der Zubringerfahrzeuge mit Kohle aus den Eisenbahnwagen erfolgt, sofern die Kohle nicht bereits in Binnenschiffen aus dem Inland kommt, an den Freiladekais des Hafens durch Greiferkräne und Kohlenkipper, über die an anderer Stelle dieses Heftes Eingehendes gesagt wird. Das Löschen großer Kohlendampfer erfolgt mittels Greiferkränen, die hier verwendbar sind, da die großen Ladeluken der Kohlenschiffe dem Greifer bessere Bewegungsmöglichkeit lassen, als die Bunkerlöcher der Dampfer. Sehr häufig werden Verladebrücken, landfest oder nach besonderer Bauart als schwimmende Hebezeuge, zum Kohlenumschlag verwendet. Die große Spannweite (bis zu 150 m) und der aufklappbare Ausleger, der über mehrere Flußfahrzeuge hinwegreicht, machen sie in Verbindung mit sorgsam durchgebildeten Greifersteuerungen zu leistungsfähigen Umschlaggeräten (Abb. 9). Allerdings hängt die Leistung der Verladebrücke wie die eines jeden Greiferkranes stark davon ab, ob der Greifer sich bei jedem Spiel vollfüllen kann, wie es beim Arbeiten von einem großen Kohlenlager z. B. der Fall ist. Bei kleinen Mengen, wie bei nahezu geleertem Schiff, sinkt die Leistung auf ein Viertel bis ein Fünftel der ursprünglichen.

Einer weiteren, im Seehafen sehr wichtigen Umschlagsart muß in diesem Zusammenhang noch gedacht werden: des Löschens und Ladens der Tankschiffe, die dem Transport von Petroleum, Oelen und ähnlichen Fließgütern von und nach Uebersee dienen. Wegen der Feuergefährlichkeit der Güter sind die zur Lagerung an Land befindlichen großen Tankbehälter von mehreren 1000 cbm Inhalt an besonderer, vom eigentlichen Hafenbetrieb entfernter Stelle angeordnet. Die Tanks sind gegeneinander durch Erdwälle abgeschlossen, sodaß etwa ausfließendes brennendes Petroleum oder Oel keine benachbarten Behälter entzünden kann. Zum besonderen Schutz sind noch Berieselungs-, Blitzschutz- und Entgasungsanlagen vorgesehen. Die Förderung der flüssigen Stoffe erfolgt durch Rohrleitungen mittels Pumpenanlagen, für welche sich dampfangetriebene Kolbenpumpen am besten bewährt haben.

Es ist ein müßiges Unterfangen, im Rahmen eines Aufsatzes alle Geräte, die im gewaltigen Betrieb eines Seehafens dem Umschlagsverkehr dienen, anführen oder gar beschreiben zu wollen. In stets neuartiger Weise tritt an die erzeugende Industrie die Aufgabe heran, allen Anregungen des Betriebes und der Verwaltung durch stets verbesserte Bauarten der Güterumschlaggeräte zu entsprechen und dadurch zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Seehafens beizutragen — eine Entwicklung, die nie zu einem Abschluß gelangen wird.

Kohlenumschlag vom Eisenbahnwagen ins Binnenschiff

Von Dr.-Ing. Carl Weicken, Berlin.

Nachdem Herr Direktor Etterich die Umschlageinrichtungen im Binnenhafen einer allgemeinen Würdigung unterzogen hat, möchte ich die besondere, sehr wichtige Frage des Kohlenumschlags aus dem Eisenbahnwagen ins Binnenschiff auf Grund meiner Untersuchungen[1]) behandeln, soweit es der zur Verfügung stehende Raum ermöglicht.

Grundsätzlich sind an die angedeuteten Entladeanlagen im Hafen folgende Anforderungen zu stellen:

1. Anpassung an den wechselnden Wasserstand (Ebbe und Flut bei Seehäfen, Hochwasser in Binnenhäfen);
2. Anpassung der Anlagen an die verschiedenen Höhen und Breiten der Schiffe;
3. Vermeidung jeden zeitraubenden Schiffverholens; dieses kann einerseits bewirkt sein durch die gleichmäßige über die ganze Länge des Schiffes notwendige Verteilung infolge des Tiefstandes beim Beladen, andererseits durch die Beladung mit verschiedenen Kohlensorten; teils sind die verschiedenen Kohlenarten getrennt im Schiff zu lagern, teils müssen sie im Schiff gemischt werden;
4. Möglichkeit, jeden beliebigen Wagen aus dem Zuge in verschiedene am Kai liegende Schiffe zu entladen, um den Schiffwechsel zu vermeiden;
5. Möglichkeit der Verladung in mehrere am Kai liegende Reihen von Schiffen, um die Kailänge möglichst günstig auszunutzen;
6. Möglichst große Leistungen mit geringstem Zeitaufwand.
7. Geringstmögliche Rauminanspruchnahme zwecks günstiger Ausnutzung der Verkehrs- und Lagerverhältnisse.

Die Vergleichsbetrachtungen sollen sich nachfolgend auf die wichtigsten Entlademöglichkeiten der Kohle aus Eisenbahnwagen erstrecken, und zwar auf die Entladung aus O-Wagen mittels Selbstgreifer und durch Kipperanlagen, sowie aus Kübel- und Selbstentladewagen.

Die Greiferentladung aus den normalen 20 t-O-Wagen paßt sich dem Hafenumschlag deshalb besonders gut an, weil diese Entladeart auch gleichzeitig für die Entladung aus dem Schiff und bei jedem Wasserstand anwendbar ist. In den weitaus meisten Fällen sind Zweiseilgreifer in Anwendung, weil sie teilweise oder ganz in jeder Höhenlage durch regelbares Nachlassen der Schließseile öffnen und schließen können. Die Leistung ist maßgebend beeinflußt durch die Größe und durch den Rauminhalt der Greifer. Zur Entnahme aus dem Schiff und vom Lagerplatz werden Greifer bis zu 10 cbm Inhalt verwandt; für das Entladen aus O-Wagen ist allerdings die Größe der Greifer auf 2 t Tragfähigkeit infolge der Abmessungen des Wagenkastens beschränkt. Beim Umschlag von Nuß- und Feinkohle aus 20 t-O-Wagen können bei einer Entfernung des Schiffes vom Eisenbahnwagen bis zu 10 m in der Stunde rund 60 bis 65 t umgeschlagen werden. Die Leistung verringert sich bei einer Entfernung bis zu 20 m auf 55 t in der Stunde, bis zu 30 m auf 50 t in der Stunde. Die Entladezeit je 20 t-Wagen beträgt bei Nuß- und Feinkohle rund 18 Minuten. Sie verändert sich bei Stückkohle bis zu +30%, bei Koks bis zu +150%, bei Briketts bis zu + 20%. Für die Entladekosten sind die Anlagekosten der bei jedem Greiferbetriebe notwendigen Krananlage sowie die Ausnutzung der Krananlage ausschlaggebend. Zu beachten ist auch die bei diesem Umschlag eintretende Wertminderung, die später noch besonders behandelt wird.

Größere Mengen Kohlen werden mittels Kipperanlagen umgeschlagen, die auch in dem Aufsatz von Herrn Dir. Etterich behandelt und teilweise bildlich dargestellt sind. Die meisten Bauarten der Kipperanlagen erfordern im Hafenbetriebe erhebliche Fundamente, die ins Wasser gebaut werden müssen, um den Inhalt des Wagens mitten über dem Schiff entladen zu können. Von besonderer Wichtigkeit für die Wirtschaftlichkeit des Kipperbetriebes ist die Gleisanordnung, welche die glatte Zufuhr der beladenen Wagen zum Kipper

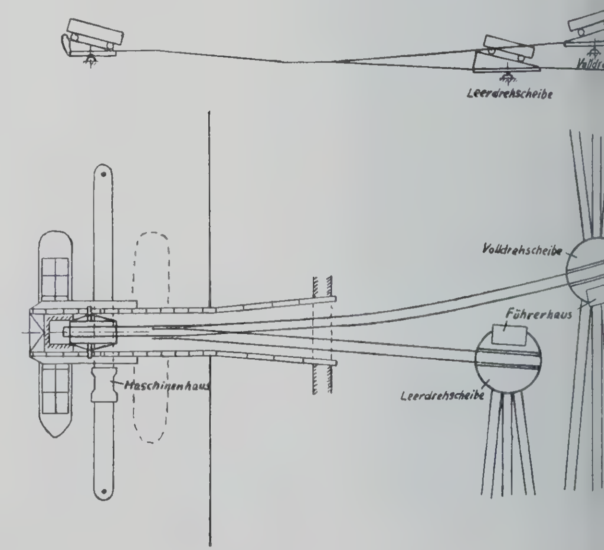


Abb. 1: Gleisanordnung der Kipperanlagen im Hafen Duisburg-Ruh

[1]) Der eingehende Bericht ist als Buch „Kohlenentladung aus Eisenbahnwagen" beim Beuthverlag G. m. b. H., Berlin S 14, Dresdener Straße 97, zum Preise von RM. 3,50 erhältlich.

und das Abfahren der leeren Wagen so gewährleisten soll, daß die Kipperspiele schnellstens aufeinander folgen können. Die übliche Anordnung zeigt Abb. 1. Wesentliche Minderung der Leistungsfähigkeit der Kipperanlagen bringen die erforderlichen Schiffswechsel und Schiffsverholungen, damit die Kohle möglichst gleichmäßig im Schiff verteilt wird. Ich konnte z. B. in Duisburg-Ruhrort beobachten, daß



Abb. 2: Drehscheibenscherenkipper, Patent Aumund

der Schiffswechsel, der durch das Mischen und das Laden verschiedener Kohlensorten notwendig ist, infolge der Enge des Wasserbeckens vor dem Kipper bis zu 30 Minuten in Anspruch nahm. Um die Verzögerung des Verholens und des Schiffswechsels zu vermeiden, sind verschiedene Möglichkeiten vorhanden. Zunächst die im Aufsatz Etterich bereits erwähnten Kipperkatzenbrücken mit entsprechenden Spannweiten und Ausladungen. Sie bieten die Möglichkeit, jeden beliebigen Wagen vom Gleis zu entnehmen und ihn auch in mehrere am Kai liegende Schiffe zu entladen. Die Entladekosten sind allerdings durch die hohen Anschaffungskosten außerordentlich groß, so daß sie nur bei großen Umschlagsmengen wirtschaftlich sind und dort, wo häufig die angedeuteten großen Verzögerungen zu erwarten sind.

Eine weitere Möglichkeit, das Verholen der Schiffe zu vermeiden, ist durch eine Zusammenarbeit zwischen Kipper, Kübel und Kran gegeben. Ein auf dem Lande angebrachter Kipper entlädt seinen Inhalt in 1 oder 2 Kübel, die durch einen Kran an jeder Stelle des Schiffes zur Entladung gebracht werden können. Diese Anordnung wird dadurch in vielen Fällen wirtschaftlich, daß die Kipperanlage wesentlich einfacher sein und daß der zur Verwendung kommende Kran mit Selbstgreifern gleichzeitig zur Entladung aus dem Schiff verwandt werden kann. Sie erscheint auch deshalb recht zweckmäßig, weil durch die neueren Scherenkipper der Gesellschaft für Aumund-Patente die Kipperanlagen an sich einfacher, billiger und leistungsfähiger gebaut werden können, so daß hierdurch diese Entladeart durch die geringeren Anlagekosten auch bei geringeren Umschlagmengen bereits wirtschaftlich wird. Einen derartigen Drehscheibenscherenkipper, der es ermöglicht, die Wagen nach jeder Richtung hin zu kippen, zeigt Abb. 2. Diese Scherenkipper gestatten weiterhin die Neigung des Kippers bis auf 60° zu erhöhen, wodurch die Entladung auch nasser Kohle besser erfolgt als bei geringerer Neigung. Die Leistung der Kipper

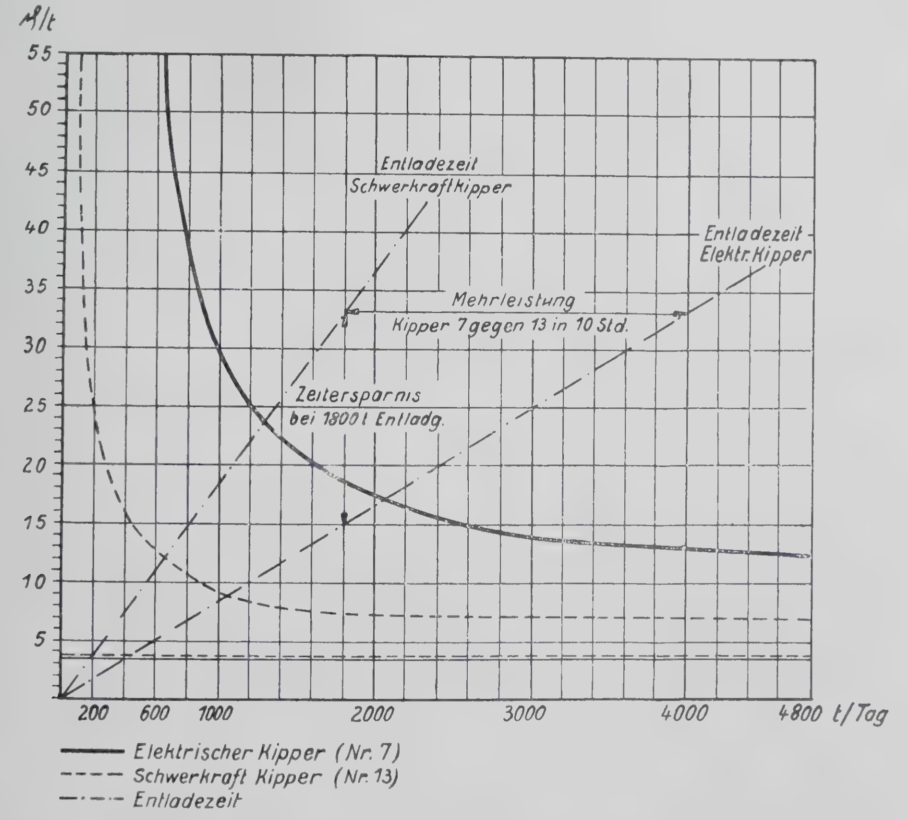


Abb. 3: Wirtschaftlichkeitsdiagramm der Kipper im Hafen Duisburg-Ruhrort

schwankt je nach der Konstruktion zwischen 10 und 40 Wagen in der Stunde und kann durchschnittlich mit 300 bis 400 t in der Stunde angegeben werden. Die Entladekosten schwanken entsprechend den Anlagekosten außerordentlich. Abb. 3 zeigt das Wirtschaftlichkeitsdiagramm der Kipper im Hafen Duisburg-Ruhrort.

Dem Umschlagsbetriebe der Kohle aus Eisenbahnwagen ins Schiff wird die Kübelwagenentladung besonders gerecht. Die Gleise können direkt am Ufer ohne Unterbrechung und ohne zusätzliche Raumbeanspruchung verlegt werden. Durch einfache Krananlagen können von jedem Wagen alle Stellen des Schiffes, welche auch in zwei Reihen nebeneinander am Kai liegen können, erreicht werden.

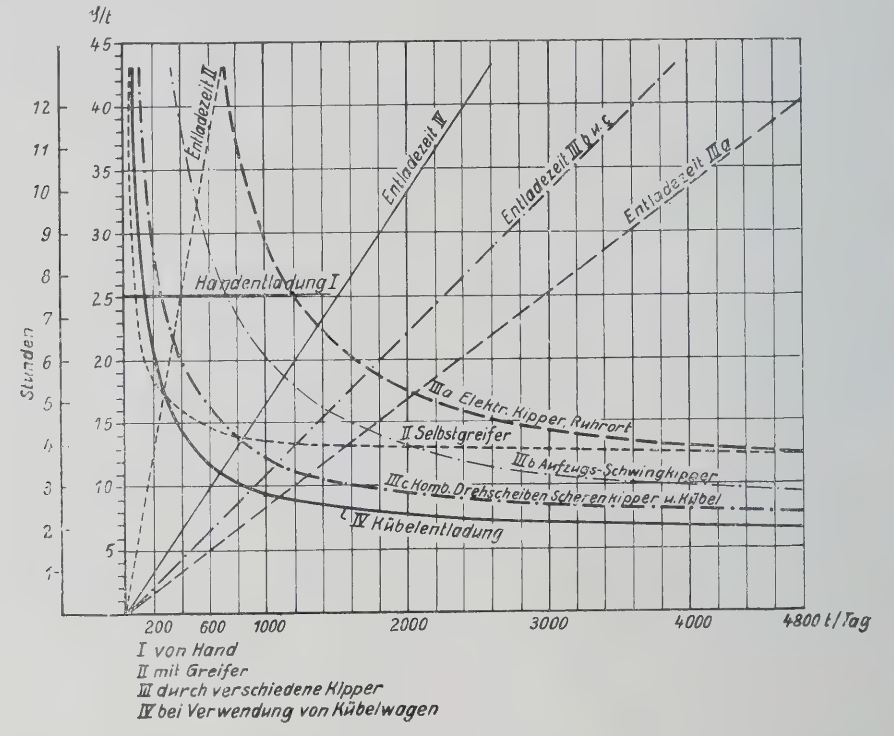


Abb. 4: Zusammenstellung der Wirtschaftlichkeitskurven und Entladezeiten für den Kohlenumschlag vom Eisenbahnwaggon ins Schiff

Der Kübelwagen führt auf einem Untergestell mehrere zweiteilige Kübel, die durch ein besonderes Aufnahmemittel, das Querhaupt, von dem Untergestell abgehoben und im geeigneten Augenblick geöffnet werden können. Die Kübelwagen gestatten auch den Transport mehrerer Sorten Kohle und ermöglichen besonders leicht die gleichmäßige und schnelle Verteilung der Kohle in dem Schiff, wie auch die Lagerung der verschiedenen Sorten Kohle nebeneinander. Die Kaianlagen werden hierbei auch wirtschaftlich gut ausgenutzt, weil die Kräne mit Selbstgreifern ausgerüstet auch dem Umschlag vom Schiff an Land dienen können. Als Nachteil der Kübelwagen bei Verwendung nur im Hafenbetrieb muß angeführt werden, daß sie als reine Sonderwagen im Winter bei zugefrorenen Wasserstraßen stilliegen.

Als durchschnittliche Leistung der Kübelwagenentladung mit einem Kran kann stündlich mit 200 t gerechnet werden.

Die Verwendung von Selbstentladewagen, insbesondere von Großgüterselbstentladewagen, stößt im Hafenbetrieb auf besondere Schwierigkeiten. Die direkte Entladung derartig großer Mengen in das Schiff ist nicht durchführbar, da für diese großen Mengen auch Großraumschiffe vorhanden sein müßten, um ein Verholen möglichst selten vornehmen zu müssen. Es sind zwar mehrere Vorschläge und Patente für die Verwendung von Großgüterselbstenladewagen im Hafenbetriebe ausgearbeitet, jedoch bisher noch nicht ausgeführt worden. Sämtliche Vorschläge erfordern einerseits hohe Kosten durch Sonderanlagen; abgesehen davon ist auch der für die Verwendung dieser Wagenarten erforderliche Höhenunterschied vom Ufer zum Schiff in vielen Fällen nicht vorhanden.

Die Abb. 4 zeigt eine Zusammenstellung der Wirtschaftlichkeitskurven für die Kohlenentladung von Eisenbahnwagen ins Schiff sowie die zugehörige Entladezeit. Als durchschnittliche Vergleichsangaben ergeben sich für eine Umschlagsmenge von 3000 t pro Tag rund folgende Werte:

	Kübelwagenentladung	Kipper u. Kübelkran	Aufzugsschwingkipper	Greifer	elektr. Kipper
Entladekosten	7 Pf.-t	8,3 Pf.-t	11 Pf.-t	13 Pf.-t	14,5 Pf.-t
Entladezeit bei einer Anlage	15 Std.	10 Std.	10 Std.	55 Std.	7,5 Std.

Für die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit der angeführten Umschlagsarten ist auch die Wertminderung der Kohle von großer Bedeutung. Als Beispiel hierfür sei erwähnt, daß jedes Prozent der Kohlenminderung nur von dem Umschlagsplatz Duisburg-Ruhrort bei einem Durchschnittspreise der Kohle ab Zeche von 20 Mk. pro Tonne und beim täglichen Umschlag von durchschnittlich 3000 Wagen zu je 17.5 t = rund 52 500 t

einen täglichen Verlust von RM. 10 500 bedeutet. Der Prozentsatz beträgt in Wirklichkeit jedoch wesentlich mehr, wie auch aus Abb. 5 hervorgeht.

Bei dem Selbstgreifer tritt die Hauptwertminderung während des Greifens ein. Je großräumiger der Greifer, desto weniger zerstörende Greiferhübe sind erforderlich. Großstückige Kohle wird erheblich zerteilt.

Bei den Kippern tritt der Hauptverlust durch den freien Fall ein. Das Hauptstreben ist daher bei der Kipperanlage darauf zu richten, den freien

Die größte Schonung der Kohle erfolgt unstreitbar durch die Entladung aus Kübelwagen, die ihren Inhalt direkt über der Ladestelle abgeben. Jede Zwischenbehandlung ist vermieden, weil die Kohle so, wie sie in der Zeche in den Kübel eingefüllt wird, liegen bleibt bis zur Oeffnung des Kübels über dem Schiff.

Die Wertminderung der Kohle bei Selbstentladern ist die gleiche wie bei den Kippern.

Für die Entladeleistung, insbesondere des Kipperbetriebes, ist die Ladefähigkeit der O-

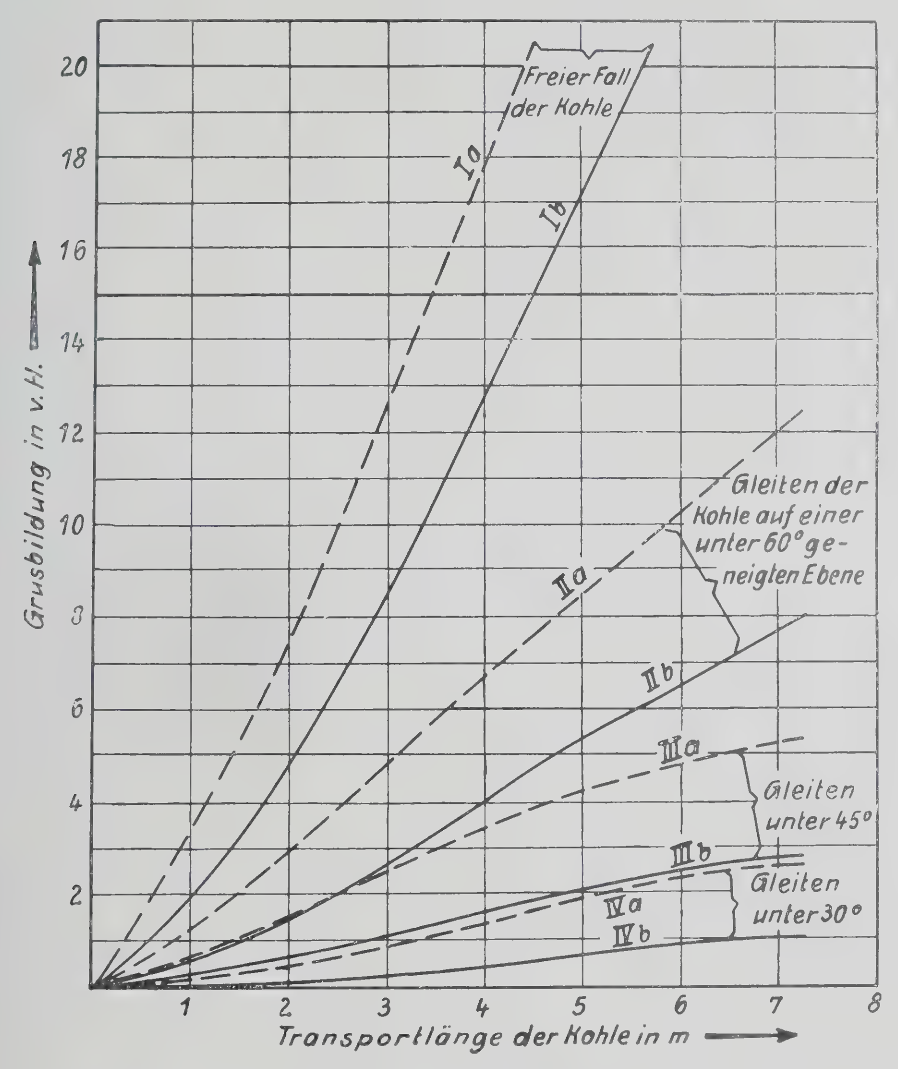


Abb. 5: Grusbildung der Kohle beim Fallen und Gleiten

Fall durch Gleiten der Kohle zu ersetzen, und zwar ist dies möglich

1. durch die Anbringung von Rutschen,
2. durch ausziehbare Fülltrichter und Ausziehrohre,
3. durch Zuleitung der Kohle ins Schiff mittels Förderbändern,
4. durch Verwendung besonderer Ladegefäße,
5. durch besondere Kipperbauarten.

Wagen von großem Einfluß. Während man bei der Deutschen Reichsbahn neuerdings hauptsächlich die 20 t-O-Wagen findet, sind einige Privatbetriebe dazu übergegangen, diese O-Wagen für 30 t-Tragfähigkeit umzubauen, lediglich durch Verstärkung der Achsen, der Federn und deren Aufhängung. Hierdurch wird das Verhältnis von Eigengewicht zur Nutzlast besonders günstig, die Kosten der Wagen nur um ein geringes höher und die Leistungsfähigkeit der Kipper um 50% vergrößert.

Schiffszusammenstoß und Schadensersatzhaftung

Von Rechtsanwalt Dr. Werneburg, Berlin-Steglitz.

Bei Zusammenstößen von Schiffen auf Binnengewässern kommt für die Frage der Schadensersatzpflicht für Schiffsschäden aus derartigen Ereignissen rechtlich insbesondere in Betracht, ob eine Verletzung der für den Verkehr von Schiffen auf Binnengewässern erlassenen Polizei- oder sonstigen in Frage kommenden Verwaltungsvorschriften über das gegenseitige Ausweichen der Schiffe auf derartigen Gewässern auf Seiten des einen oder anderen beteiligten Schiffseigners bezw. Schiffsführers (für dessen Verschulden haftet der Schiffseigner) gegeben ist; denn hiervon hängt grundsätzlich die rechtliche Beurteilung des für die Schadensersatzpflicht ausschlaggebenden Verschuldens des betreffenden Schiffseigners bezw. Schiffsführers ab.

Bezüglich dieses gegenseitigen Ausweichens von Schiffen bestimmt der § 92 des Binnenschiffahrtsgesetzes, daß die Vorschriften der §§ 754 bis 759 des Handelsgesetzbuchs mit der Maßgabe entsprechende Anwendung finden sollen, daß an die Stelle des Reeders der Schiffseigner tritt. Diese entsprechende Anwendung der hier bezeichneten Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs auf die Haftung des Schiffseigners für Schiffszusammenstöße ergibt folgendes:

Ist die Ursache des fraglichen Zusammenstoßes Zufall, höhere Gewalt oder besteht hierüber Ungewißheit, so fällt jegliche Haftung des Schiffseigners fort (weil eben kein Verschulden desselben vorliegt bezw. nicht nachweisbar ist). War der Zusammenstoß durch das *Verschulden* der Besatzung eines der Schiffe herbeigeführt worden, so ist der Schiffseigner *dieses* Schiffes ersatzpflichtig. Liegt gemeinsames Verschulden beider Schiffe vor, so findet gemäß § 736 HGB. eine Schadensfeststellung und Verteilung nach dem Verhältnis der Schwere des beiderseitigen Verschuldens statt. Abweichend von dem HGB. bestimmt dann noch der § 4 Absatz 2 des Binnenschiffahrtsgesetzes, daß der Schiffseigner, auch wenn er das Schiff selbst führt, für einen durch fehlerhafte Führung des Schiffes entstandenen Schaden *ausschließlich* mit Fracht und Ladung haftet, falls ihm nicht eine bösliche Handlungsweise zur Last fällt (letzteren Falles haftet der Schiffseigner mit seinem ganzen Vermögen).

Im Binnenschiffahrtsverkehr ist es im übrigen durchaus nicht selten, daß der Schiffseigner das Schiff, das ihm gehört, auch selbst führt; in Fällen dieser Art gehört der Schiffseigner zwar nicht zur Schiffsmannschaft, wohl aber zur Schiffsbesatzung. Die Haftung auf Schadensersatz ist bei dieser Sachlage dahin geregelt, daß der Schiffseigner dann stets persönlich, d. h. mit seinem ganzen Vermögen haftet, wovon Ausnahmen nur für Schäden bestehen, die durch fehlerhafte Führung des Schiffes verursacht worden sind, sofern hierbei nicht eine bösliche Handlungsweise des Schiffseigners vorliegt; letzteren Falles haftet er nicht ausschließlich mit Fracht und Ladung, sondern, wie bereits bemerkt wurde, mit seinem ganzen Vermögen dem hierdurch geschädigten Schiffseigner des anderen beschädigten Schiffes. Dieses in einer fehlerhaften Führung des Schiffes bestehende Verschulden wird als nautisches Verschulden bezeichnet.

Voraussetzung für die Haftung des Schiffseigners eines an einem Schiffszusamenstoß beteiligten Schiffes ist demnach stets, daß entweder auf seiner Seite ein eigenes Verschulden, falls er das Schiff selbst führt, bezüglich des fraglichen Zusammenstoßes vorliegt oder doch ein Verschulden des Führers seines Schiffes oder der Besatzung; in letzterer Beziehung ist bemerkenswert, daß Zwangslotsen nicht zu der Besatzung eines Schiffes in diesem Sinne gehören, wohl hingegen freiwillig angenommene Lotsen.

Den Beweis für das Verschulden des haftpflichtig gemachten Schiffseigners bezw. Schiffsführers an dem fraglichen Zusammenstoß und das Vorliegen des ursächlichen Zusammenhanges zwischen diesem schuldhaften Verhalten und dem eingetretenen Schiffszusammenstoß und Schaden hat der durch den Zusamenstoß geschädigte Schiffseigner des anderen Schiffes im Prozeß zu erbringen. Dieser Beweis des Verschuldens wird allerdings vielfach dem geschädigten Schiffseigner im Prozeß erspart, nämlich dann, wenn Vermutungen für das Verschulden des Führers des anderen Schiffes (des Beklagten) eingreifen, die im folgenden einer näheren Betrachtung unterzogen werden sollen.

In seiner Entscheidung vom 12. Juni 1926 hatte sich das Reichsgericht mit der Frage der Beweislast bei Zusammenstoß eines stilliegenden und eines sich bewegenden Schiffes zu befassen und stellt hierbei den Grundsatz des Erfordernisses vorsichtigen Navigierens in einem belebten Hafen (Hamburg) auf. Bei dem dieser Entscheidung zu Grunde liegenden Sachverhalte war der der Beklagten gehörige Turbinendampfer „Magmeric" mit einem Hafenlotsen an Bord und mit Hilfe zweier Schlepper in den Segelschiffhafen in Hamburg über Steuer bugsiert worden. Während die Schraube des am Heck befindlichen Schleppers in Bewegung war, ließ die Führung des Seeschiffes — des Turbinendampfers — auch dessen Schraube kurze Zeit langsam angehen, um das Schiff zum Stillstand zu bringen. Durch das Schraubenwasser des Schleppers und des Seeturbinendampfers Magmeric löste sich die Vertäuung einer an der westlichen Pfahlgrubenreihe festgemachten Schute, trieb auf die Backbordseite des Magmeric zu, wurde von dessen Schraube getroffen und sank nach kurzer Zeit an seiner Steuerbordseite. Der Ladungseigner dieser Schute und die Versicherer der in der Schute gestauten Güter verlangten nunmehr von dem Inhaber des Magmeric (dem Beklagten) Ersatz des Schadens, welcher durch Verlust und Beschädigung

der in der gesunkenen Schute gestauten Güter entstanden war. In Uebereinstimmung mit dem OLG. Hamburg erklärte das Reichsgericht in dieser Entscheidung die Schadensersatzansprüche der bezeichneten Art der beiden Kläger als dem Grunde nach berechtigt. Aus den Gründen dieser Reichsgerichtsentscheidung sind hier folgende Ausführungen bemerkenswert:

Die logische Grundlage dafür, daß regelmäßig beim Zusammenstoß zwischen einem stilliegenden und einem in Bewegung befindlichen Schiff zunächst ein für den Zusamenstoß ursächliches Verschulden auf Seiten des in Bewegung befindlichen angenommen wird, ist, daß nach dem regelmäßigen Verlauf der Dinge eine größere Wahrscheinlichkeit dafür spricht, das manövrierende Schiff habe die den Zusammenstoß zur Folge habende gefährliche Annäherung beider Schiffe herbeigeführt. Aus dieser die in Rede stehende Beweisregel tragenden Erwägung heraus ist diese auch in Ausnahmefällen nicht streng auf das Verhältnis zwischen stilliegenden und in Eigenbewegung befindlichen Schiffen beschränkt, sondern in geeigneten Fällen auch zu Gunsten in Bewegung befindlicher, aber nicht manövrierender Schiffe erweitert worden. Man wird sie auch auf den Fall anwenden dürfen, daß ein vertäut liegendes Schiff durch die von einem herannahenden oder vorbeifahrenden Schiff erzeugte Wasserbewegung von einer Vertäuung gelöst, auf das andere Schiff getrieben und so mit ihm zum Zusammenstoß gebracht wird, mag auch dieses selbst im Augenblick des Zusammenstoßes sich nicht mehr in Bewegung befinden.

Dieser Verschuldenverdacht hat aber fortzufallen, wenn dem still liegenden Schiff seinerseits ein Verschulden, z. B. eine Ordnungswidrigkeit, zur Last fällt, welches nach der Erfahrung geeignet erscheint, eine für den Zusammenstoß ebenso wahrscheinlich ursächliche Kausalreihe auszulösen, wie eine solche von der Beweisregel angenommen wird. Ob dies der Fall ist, wird von den Umständen des Einzelfalles abhängen. Die Beweislast für das Vorliegen von Umständen, welche geeignet sind, den zu Ungunsten des manövrierenden Schiffes angenommenen Verschuldensverdacht zu beseitigen, liegt diesem ob.

Nach den von dem Berufungsgericht getroffenen tatsächlichen Feststellungen liegen solche den Verschuldensverdacht für das manövrierende Schiff beseitigende Umstände hier vor. Die Loslösung der von der Schiffsschraube des Magmeric getroffenen Schute, die den Gegenstand des Schadens der Kläger bildet, ist zum Teil auf ihre ungenügende, im Sinne des § 19 hamb. Hafengesetzes nicht sichere Befestigung zurückzuführen.

Somit war die in der ungenügenden Vertäuung der Schute liegende Ordungswidrigkeit mitursächlich für den Zusammenstoß. Das Ergebnis dieser Erwägungen ist somit, daß vorliegend allein auf Grund der Tatsache, daß es sich bei dem einen Fahrzeug um ein manövrierendes, bei dem anderen um ein nicht manövrierendes handelte, der Verdacht des Verschuldens zu Ungunsten des manövrierenden Schiffes nicht ohne weiteres angenommen werden kann; vielmehr haben die Kläger das von ihnen behauptete Verschulden des manövrierenden Schiffes ohne Unterstützung durch einen Verschuldensverdacht zu beweisen.

Das Berufungsgericht ist hinsichtlich dieser die Kläger treffenden Beweislast zu dem gleichen Ergebnis gelangt. Es kommt dann zu der Bejahung eines mitwirkenden Verschuldens an dem Zusammenstoß auf Seiten des Dampfers Magmeric (des Beklagten). Seine Ausführungen lassen in dieser Hinsicht einen Rechtsirrtum nicht erkennen. Der Berufungsrichter erblickt ein Verschulden der Führung des Magmeric darin, daß sie das nach der Sachlage an und für sich durch Notwendigkeit nicht gebotene Angehen der Schraube nicht mit der gebotenen Rücksicht darauf unterlassen habe, daß mit der Möglichkeit der Loslösung auch einer ordnungsmäßigen Befestigung eines vertäuten Fahrzeugs infolge des durch die Schraube vermehrten Wellenganges zu rechnen sei, und für solche sich lösende Fahrzeuge durch die nicht sofort still zu legende Schraubenbewegung eines Turbinenschiffes von der Art des Magmeric eine Gefahrsteigerung statt finde. Es kann der Revision (des Beklagten) nicht beigetreten werden, daß das angefochtene Urteil damit die Anforderungen, die an einen im Hafen manövrierenden Seedampfer im Interesse der Sicherheit des Hafenverkehres zu stellen sind, überspannt hat.

Ein allgemeiner Grundsatz nautischer Sorgfalt verlangt, daß die Schiffe im Hafen unter Berücksichtigung der besonderen Eigentümlichkeiten und Gefahren des Hafenverkehres mit seinem in der Regel stark belebten und oft beengten Fahrwasser und dem Nebeneinander von großen und kleinen, schnellen und langsamen Fahrzeugen mit besonderer Rücksichtnahme verkehren. Dieser allgemeine Grundsatz hat für Sonderfälle einen Ausdruck in den Bestimmungen der §§ 23, 25, 27, 30 und 32 des hamb. Hafengesetzes gefunden. Insbesondere erfordert die Bestimmung des § 25 die Fürsorge der Dampferführer dafür, daß andere Fahrzeuge nicht durch die von ihren Fahrzeugen verursachte Wellenbewegung gefährdet werden, und macht ihnen erforderlichenfalls die Mäßigung ihrer Fahrt zur Pflicht.

In Anwendung dieser Grundsätze auf den vorliegenden Fall hatte der Führer des Magmeric, wenn er seine Maschine zur Unterstützung seiner Manöver verwandte, auf die in dem von ihm benutzten Hafenabschnitt liegenden kleinen Fahrzeuge Rücksicht zu nehmen und die Drehung seiner Schraube so einzurichten, daß die durch sie erzeugte Wasserbewegung eine Gefährdung der kleineren Fahrzeuge nicht zur Folge hatte. Wenn das Berufungsgericht von ihm fordert, er habe dabei auch nicht die Möglichkeit außer Betracht lassen dürfen, daß auch eine ordnungsmäßig vorgenommene Befestigung eines kleineren Fahrzeugs sich einmal lösen oder daß auch der Vorschrift zuwider ein ungenügend vertäutes Fahrzeug vorhanden sein könne, und habe mit Rücksicht hierauf auf die Verwendung seiner Schraube verzichten müssen, so ist dies mit

Rücksicht auf die Umstände des vorliegenden Falles nicht als rechtsirrig anzusehen. Es ist allerdings gewiß richtig (worauf die Revision hinweist), daß die Vornahme eines nicht unbedingt gebotenen Manövers, bei dessen Vermeidung ein bestimmter Schaden nicht eingetreten wäre, nicht ohne weiteres als schuldhaft zu erachten ist. Es ist aber nach der Lage des Einzelfalles zu beurteilen, ob bei der Anordnung eines nicht durch Notwendigkeit gebotenen Manövers mit der nach der gegebenen Lage zu erfordernden nautischen Vorsicht verfahren ist. Daß dies geschehen ist, verneint das Berufungsgericht vorliegend mit Recht.

Die Führung des Magmeric mußte sich darüber klar sein, daß bei der geringen Entfernung, welche sie von den anderen kleineren Fahrzeugen trennte, jedes Manöver und die durch es bewirkte Wasserbewegung auf diese anderen Fahrzeuge zur Auswirkung kommen und gegebenenfalls eine erhebliche Gefahrenquelle für sie bilden mußte, welche durch die nicht sofort abstoppbare Schraube des Magmeric noch erhöht wurde. Bei dieser Sachlage erforderte es die nautische Vorsicht, jedwedes Manöver zu unterlassen, das zu einer Gefahrenquelle für diese Fahrzeuge werden konnte und dabei auch solche Möglichkeiten in Betracht zu ziehen, mit denen nur in Ausnahmefällen zu rechnen war.

Die Erwägungen des angefochtenen Urteils über das Maß des danach auf beiden Seiten der beiden beteiligten Schiffe obwaltenden Verschuldens geben zu Beanstandungen ebenfalls keinen Anlaß.

Wichtig sind an dieser Reichsgerichtsentscheidung außer dem oben erwähnten Grundsatz des Erfordernisses vorsichtigen Navigierens die hier aufgestellten Beweisregeln für die ausschlaggebende Frage und Entscheidung des Verschuldens. Denn wie grundsätzlich eine Haftung auf Schadensersatz aus außerkontraktlichen Verhältnissen nur bei Verschulden nach Zivilrecht eintritt, so ist es dementsprechend auch Sache des Klägers im allgemeinen, das Verschulden des Beklagten (von ihm schadensersatzpflichtig Gemachten) hinsichtlich der Entstehung seines Schadens im Prozeß in vollkommener Weise zu beweisen. Dieser grundsätzlichen Beweispflicht (Beweislast) für das Verschulden des Beklagten ist der Kläger nur dann ausnahmsweise enthoben, wenn für das Vorliegen eines Verschuldens in dieser Hinsicht Vermutungen zu Ungunsten des Beklagten eingreifen; ist das der Fall, so ist der Kläger des oft schwierigen Verschuldenbeweises enthoben und der Beklagte hat im Prozeß dann den Beweis seines Nichtverschuldens zu führen (sogenannter Entschuldensbeweis, Exkulpationsbeweis). Eine derartige Vermutung des Verschuldens (Verschuldensverdacht) besteht zu Ungunsten eines manövrierenden oder in Bewegung befindlichen Schiffes dann, wenn dieses mit einem still liegenden Schiff zusammenstößt. Nach dieser Beweisregel mit Verschuldensvermutung zu Ungunsten des in Bewegung befindlichen Schiffes hat also der Eigner dieses Schiffes den Entschuldensbeweis im Prozeß zu führen, wenn er von dem Eigner eines Schiffes oder Kahnes, das still lag, wegen eines Zusammenstoßschadens schadensersatzpflichtig gemacht wird; der durch einen derartigen Zusammenstoß geschädigte Kläger ist also dadurch seiner Beweispflicht bezüglich des Verschuldens des haftbar Gemachten enthoben. Eine weitere Verschuldensvermutung besteht nun nach dem Reichsgericht zu Ungunsten eines manövrierenden Schiffes, wenn dieses mit einem nicht manövrierenden, wenn auch in Bewegung befindlichen Schiff zusammen stößt; es hat also demgemäß auch hier der Eigner des manövrierenden Schiffes im Prozeß den Entschuldensbeweis (Exkulpationsbeweis) zu führen und der Eigner (Kläger) des nicht manövrierenden wenn auch in Bewegung befindlichen Schiffes ist seiner Beweispflicht hinsichtlich des Verschuldens an dem Zusammenstoß enthoben. Diese Verschuldensvermutungen zu Ungunsten eines manovrierenden oder in Bewegung befindlichen Schiffes bei Zusammenstoßschäden mit einem still liegenden Schiff fallen jedoch dann fort, wenn den Eigner (oder Schiffer) des still liegenden Schiffes selbst eine Ordnungswidrigkeit zur Last fällt, so zum Beispiel nicht einwandfreie Vertäuung usw.; hier greift somit wiederum der allgemeine Grundsatz, der oben an erster Stelle hervor gehoben wurde, ein, daß der geschädigte Kläger das Verschulden des Beklagten an dem ihm entstandenen Schaden — hier den Zusammenstoßschaden — in einwandfreiem Beweise nachzuweisen hat. Das war bei dem der obenerwähnten Reichsgerichtsentscheidung zu Grunde liegendem Sachverhalte der Fall.

Liegt sowohl auf Seiten des durch den Zusammenstoß geschädigten Klägers (zum Beispiel des Eigners des stilliegenden Schiffes) ein Verschulden wie auch auf Seite des anderen Schiffseigners, des Beklagten, ein Verschulden nach dem festgestellten Sachverhalte vor, so tritt nach der gesetzlichen Vorschrift des § 254 des Bürgerlichen Gesetzbuchs eine Verteilung des Schadens nach dem Grade des auf der einen bezw. anderen Seite vorliegenden Verschuldens ein, wobei über den Grad des Verschuldens der Richter an Hand der Aussagen der Zeugen bezw. Gutachten der Sachverständigen nach freiem Ermessen entscheidet. Wird also hiernach zum Beispiel festgestellt, daß ein Dritteil des Verschuldens auf Seiten des Klägers an dem Zusammenstoß liegt, so muß er dementsprechend auch ein Dritteil des Gesamtschadens selbst tragen und der Beklagte hat demgemäß nur zwei Dritteile des Schadens ihm zu erstatten. Es kann also vorkommen, daß, falls dem Kläger an dem Zusammenstoß das überwiegende Verschulden zur Last fällt und das Verschulden des Beklagten demgemäß verhältnismäßig geringfügig ist, der Kläger den Gesamtschaden ganz zu tragen hat und daher auch mit seiner Schadensersatzklage abgewiesen wird. Ist andrerseits nach den getroffenen Feststellungen zwar auch auf Seiten des durch den Zusammenstoß geschädigten Klägers ebenfalls ein Verschulden vorhanden, ist dieses Verschulden jedoch gegenüber dem weit überwiegenden Verschulden des beklagten Schiffseigners ganz geringfügig, so fällt auch der Gesamtschaden dem beklagten Schiffseigner zur Last und eine Verteilung des Schadens findet also hier nicht statt.

Der Haushalt des Reichsverkehrsministeriums für 1928

Der Reichstag trat am Donnerstag, den 19. 1. 28 in seiner ersten Sitzung nach den Weihnachtsferien in die erste Lesung des Etats ein. Eröffnet wurde die Lesung durch eine fast zweistündige Rede des Reichsfinnanzministers, in der Dr. Köhler seine Ansichten über Anleihe-, Reparations- und Reichsreformpolitik entwickelte. Der Grundgedanke seiner ziemlich optimistischen Ausführungen war ein Appell an das ganze Volk, sich in dem Spartrieb mit der Regierung zu vereinigen, damit Deutschland über die schwere Belastungsprobe aus den Nachwehen der Inflation und den steigenden Reparationsverpflichtungen hinwegkomme.

Bemerkenswert ist dabei die von dem Reichsfinanzminister bei Besprechung des aus 1926 und 1927 übernommenen Anleihebedarfs — den er im übrigen selbst als dunkelsten Punkt in der Etat- und Finanzlage des Reiches bezeichnet — gemachte Bemerkung, es sei absolut erforderlich, jeden weiteren Ueberschuß, der sich im Jahre 1927 über die bereits für 1928 festgelegten 160 Mill. heraus ergeben sollte, für die Senkung des Anleihebedarfs und nur für diesen Zweck zu verwenden, wenn anders nicht die Reichsregierung im Jahre 1928 unter Umständen vor der Notwendigkeit von Zwangsmaßnahmen stehen solle, plötzlich eine gewaltsame und dann auch vor bestehenden Rechten nicht Halt machende Ausgabedrosselung durchzuführen.

Die erste Lesung des Etats wurde vom Reichstag in fünf Sitzungen, vom Donnerstag, den 19. bis Dienstag, den 24. Januar 1928 erledigt. Die Vorlagen gingen sodann dem Haushaltausschuß zu.

Die Beratungen des Haushalts des Reichsverkehrsministeriums begannen dort am 1. 2. 28 unter dem Vorsitz des Abgeordneten Heimann (Soz.) Zunächst erstattete der Abgeordnete Quaatz einen längeren Bericht über diesen Etat.

Sodann trat Abgeordneter Schumann (Soz.) für einen Ausbau der Oder-Wasserstraße ein. Der Mittellandkanal müsse fertiggestellt werden. Er frage, ob das Staubecken im Niederschlagsgebiet der Weser genüge, dem Mittellandkanal das nötige Wasser zuzuführen. Der Dortmund—Ems-Kanal sei zu verstärken. An der Sakrower Enge bei Berlin habe sich infolge des starken Schiffs- und Sport-Verkehrs ein gefährlicher Zustand entwickelt. Der Redner besprach sodann die Wasserstrassenorganisation, bei der es noch haperte. Abgeordneter Dr. Reichert (Dt. Nat.) verbreitete sich über die Benachteiligung der deutschen Industrie, die trotz unserer guten Verkehrslage durch die schlechte Valuta unserer westlichen und östlichen Nachbarn stattfinde, und regte niedrige Frachttarife bezw. Staffeltarife für Massengüter an, sowie den Ausbau einiger Sackbahnen und sonstiger Verkehrsverbesserungen. Abgeordneter Dr. Ing. Wieland (Dem.) beauerte, daß Dr. Luther sein Mandat in der Reichsbahn nicht zugunsten Preußens zur Verfügung gestellt habe. Er betonte die Wichtigkeit der Binnenschiffahrt, besprach die finanzielle Lage der Reichsbahn und fragte, wie die Elektrifizierung weitergeführt werden solle. Abgeordneter Groß (Zent.) stellte zunächst fest, daß der Haushalt des RVM. eine Verminderung der Ausgaben gegenüber 1927 von rd. 22 Millionen RM. erfahren habe. Damit findet der Grundsatz der Sparsamkeit eine gewisse Beschränkung. Er behalte sich vor, zur Wasserstraßen- und Tarifpolitik sowie zu der Zentralisierung des Ausbaues des Straßennetzes entsprechende Ausführungen zu machen. Abgeordneter Ersing (Zent.) forderte für die Oberrhein-Häfen billigere Umschlagstarife. Straßburg habe inzwischen schon Mannheim überflügelt. Den süddeutschen Häfen müsse die Reichsbahn bei den Umschlagstarifen mehr entgegenkommen. Der Redner unterstützte den Antrag auf Beihilfe für den Bau der Rheinhäfen. Zwischen Reich und Ländern müsse eine Einigung über die Reichswasserstraßenverwaltung erzielt werden, erst dann könne man über den Wasserschutz Beschluß fassen. Abgeordneter Dr. Ing. Klönne (Dt. Nat.) begründete ausführlich die dringende Notwendigkeit eines sofortigen Ausbaues und einer Erweiterung des Dortmund—Ems-Kanals und beantragte, für diesen Ausbau 3.1 Mill. RM. in den Haushalt einzustellen, die an einer anderen Stelle einzusparen wären. Auf dem Rhein—Herne-Kanal gelten von Ruhrort aus die doppelten Gebühren wie in umgekehrter Richtung. Damit schädige man den Ruhrbezirk sehr.

Der Haushaltsausschuß setzte die Beratungen des Haushalts des Reichsverkehrsministeriums am 2. 2. 1928 unter dem stellvertretenden Vorsitz des Abg.

Schulz, Bromberg (Dt. Nat.) fort. Der Berichterstatter, Abgeordneter Dr. Quaatz, (Dt. Nat.) wies auf die Bedeutung der Fragen des östlichen Eisenbahnnetzes hin und sagte, die jetzige Grenzformpolitik sei seiner Meinung nach insofern falsch, als man mit dem Ausbau des zerrissenen Eisenbahn- und Wegenetzes hätte beginnen müssen. Er hoffe, daß der Nachtragsetat in dieser Beziehung Versäumtes nachhole. Ferner bitte er dem Antrag zuzustimmen, einen Betrag von 665 000 RM. als erste Baurate zur Beihilfe des Reichs zu dem Bau der Rheinbrücken bei Ludwigshafen, Speyer und Maxau einzusetzen. Das Bauprogramm der Reichsbahn vernachlässige das sächsische Verkehrsnetz ebenso wie den Osten. Namentlich die Montanindustrie in Schlesien sei durch den Mittellandkanal und den drohenden Einbruch der polnischen Kohle schwer gefährdet. Der schlesische Ausgleich für den Mittellandkanal werde noch große Opfer fordern. Eine Industrie-Schleppbahn für Oberschlesien anstelle des Klodnitz-Kanals sei notwendig. Mit dem Mittellandkanal hänge die Weser-Kanalisierung zusammen. Damit nehme man einen zweiten Kanalplan auf, der entgegen den amtlichen Zahlen sicher mindestens 100 bis 150 Mill. RM. erfordern werde; denn man werde bald über den jetzigen Plan hinausgehen. Er sehe übrigens nicht, wie man alle die geplanten Kanalprojekte werde durchführen können. Man könne dem Osten nicht das geben, was er für seinen Verkehr brauche und plane so uferlose Projekte, wie Hansa-Kanal und Weser-Kanal usw. Große Summen müßten dann aufgewendet werden, um für die geschädigten Gebiete wieder einen Ausgleich zu schaffen. Ganz dringend sei die Beschleunigung des Ausbaues der Oderstraße. Er bittet zu erwägen, ob man nicht den außerordentlichen Etat noch zu besonderer Prüfung zurückstellen könne. Den Osten müsse man entwickeln. Verliere Deutschland Ostpreußen, werde es auch Schlesien nicht behaupten können. Ein organisatorischer Mangel sei das Fehlen einer geschlossenen Etatabteilung im Verkehrsministerium. Ministerialdirektor Dr. Lottholz begründete die Garantieübernahme für Vorzugsaktien der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft durch das Reich und ersuchte um Genehmigung dieser Garantieübernahme. Abgeordneter Mollath (Wirtschaftliche Vereinigung) kritisierte die Kanalpläne der Regierung, verwies auf die Pläne für den Aachen—Rhein-Kanal und forderte endlich Hilfe für das schwer gefährdete Wurm-Gebiet. Abgeordneter Dr. Craemer (Dt. Volksp.) bemerkte, für den Verkehrsminister sei die legitime Gattin doch die Eisenbahn. Sehe man aber die Denkschrift usw. an, so scheine seine Hauptgeliebte doch die Wasserstraße zu sein; jedenfalls scheine er ihr seine Hauptbewilligungen zuzuwenden. Er, Redner, bitte aber, die legitime Gattin besser zu bedenken. Durch falsche Sparsamkeit werde der Betrieb geschädigt. Tariferhöhungen müßten uns erspart bleiben. Der Redner fragte, ob es richtig sei, daß das Bauamt für einen noch nicht angenommenen Kanalplan in Senftenberg, nämlich für den Elbe—Oder-Kanal, schon eingerichtet sei. Er kritisierte die Pläne für Talsperren und die Weser-Kanalisierung. Ehe man die alten Pläne nicht ausgeführt habe, sollte man an neue nicht herantreten. Abgeordneter Engberding (Dt. Volksp.) forderte den zweigleisigen Ausbau der Strecke Münster—Dortmund, ferner der Linie Bochum—Herne—Recklinghausen. Die Wasserstraßenfrage sei eine Lebensfrage, insbesondere für die Schwerindustrie des Ruhrreviers. Unsere Schwerindustrie im Dortmunder Becken würde vermutlich überhaupt nicht existieren, wenn nicht der Dortmund—Ems-Kanal gebaut worden wäre. Die Gesamtproduktion in Deutschland mit Ausnahme der Landwirtschaft betrage 20 Milliarden Mark. Davon beanspruche die Fracht 20%, ein Satz, der herabgedrückt werden müsse. Die Erweiterung des Dortmund—Ems-Kanals trage dazu bei. Dr. Lottholz bemerkte, von verschiedenen Seiten sei hier die Verbreiterung des Dortmund—Ems-Kanals angeregt worden. Er gehe auf die wirtschaftliche Seite nicht ein. Das Projekt würde, wenn es vollendet würde, mehr als 200 Mill. Mk. kosten. Wie eine so große Summe bei unserer gegenwärtigen Finanzlage gedeckt werden solle, sei nicht zu erkennen.

Bei der Weiterführung der Aussprache am 3. 2. 1928 besprach der Abgeordnete Geschke (Kom.) die Wasserstraßenpolitik, bei der man nicht den Gesichtspunkt, daß das Wasser eine wirtschaftliche Kraftquelle sei, ausschalten dürfe sowie die Wasserversorgung, Meliorationen, die Hochwasserfrage usw. Welchem Ministerium unterstehe nun die Wasserwirtschaft. Reichsverkehrsminister Dr. Koch ging von der Behauptung des Abgeordneten Dr. Cramer aus, daß die Reichswasserstraßenabteilung seine Nebenfrau und vielleicht deshalb gerade bevorzugt sei. Das Bild sei falsch; denn dann müsse er, der Minister, ja fünf Frauen haben. Richtiger sei das Bild, daß die fünf Abteilungen seine fünf Kinder seien, die er gleichmäßig zu versorgen trachte. Er sei der Meinung, daß die Wasserstraßenabteilung im Gegenteil eher als stiefmütterlich behandelt betrachtet werden könne. Redner belegte diese Angabe mit Zahlen. Im Verwaltungsrat der Reichsbahn sehe das Reich darauf, daß ihm kein Sitz verloren gehe. Die Finanzlage der Reichsbahn sei gespannt. Es sei richtig, daß die Reichsbahn-Gesellschaft sich augenblicklich mit der Frage einer Tariferhöhung beschäftige. Wenn irgend angängig, müsse jedoch eine Tariferhöhung vermieden werden. In der immer noch offenen Frage der Organisation der Verwaltung der Wasserstraßen sei das jetzige Provisorium nicht zu halten; es verteuere die Verwaltung und erschwere ein richtiges Durchgreifen. Leider verhielten sich die Länder vollständig ablehnend, sodaß auf eine gütliche Regelung nicht zu rechnen sei. Dem Reichskabinett liege ein von seinem Vorgänger herrührender Gesetzentwurf vor. Dieser solle tunlichst noch in diesem Gesetzgebungsabschnitt erledigt werden. Der Reichswasserschutz müsse seine Aufgaben erfüllen können. Deshalb dürfe die ersatzweise Einstellung von Polizeianwärtern nicht abgelehnt wer-

den. Im Interesse der Binnenschiffahrt und ihrer Angestellten hoffe er auf eine baldige Beendigung des derzeitigen Streits. Im Wasserstraßenbau habe er sich stark zurückgehalten. Neue Projekte seien im Etat nicht enthalten. Eine weitere Drosselung müsse zum Schaden des Reichs führen. Ueber den Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Wasserstraßen, der auch vor dem Kriege eine schwierige Frage gewesen sei, berate z. Zt. der sogenannte Drillings-Ausschuß. Die Erweiterung des Dortmund—Ems-Kanals halte er für notwendig, ebenso die Weser-Kanalisierung, diese schon im Interesse des Mittelland-Kanals, aber die Finanzlage habe die Einsetzung von Mitteln dafür unmöglich gemacht. Die Talsperren im Harz dienten allgemein wasserwirtschaftlichen Zwecken und hätten mit dem Mittelland-Kanal nichts zu tun. Die Sakrower Enge müsse gleichfalls verkehrssicherer ausgestaltet werden, nur fehlten z. Zt. die Mittel. Dr. Klönne (Dt. Nat.) beantragte, 2 Mill. Mk. als erste Rate für den Dortmund—Ems-Kanal in den Etat einzusetzen. Abgeordneter Bruhn (Dt. Nat.) wies darauf hin, daß auch Ost-Brandenburg Grenzland sei, und daß für dessen Verkehrsverhältnisse dieselben Verbesserungen gefordert werden müßten wie für Ostpreußen und Schlesien. Aus dem diesjährigen Etat seien mindestens 100 000 M. für die Vertiefung und Regulierung der Netze bereit zu stellen. Im Nachtragsetat müßten größere Mittel für Vertiefung der Oder beim Einfluß der Warthe und für Regulierung dieser zur Verfügung gestellt werden. Ministerialdirektor Dr. Lottholz wandte sich gegen den Antrag Klönne (Dt. Nat.) und Genossen, der in den außerordentlichen Etat 2 Mill. für den Dortmund—Ems-Kanal einstellen wolle. Er betonte, daß in den mehrwöchigen Haushaltsberatungen die Regierungsparteien den staatspolitischen Grundsatz stets verfolgt hätten, keine Anträge auf Mehrausgaben ohne Zustimmung des Reichsfinanzministers zu stellen, und daß Anträgen auf Mehrausgaben Anträge auf entsprechende Minderausgaben vorauszugehen hätten. Diese Grundsätze, die sich aus der bisherigen Haushaltspraxis entwickelt und in den Verhandlungen durchgesetzt hätten, wären für die gesamte Finanzgebahrung von größter staatspolitischer Bedeutung. Mit lebhaftem Bedauern müsse er feststellen, daß die Antragsteller mit der Regierung keine Fühlung genommen und gegen die erwähnten Prinzipien verstoßen hätten. Er widerspreche daher dem Antrage mit allem Nachdruck und bitte schon jetzt aus diesem Grunde um seine Ablehnung. Im übrigen habe er bereits gestern betont, daß der gewünschte Ausbau des Dortmund—Ems-Kanals mehr als 200 Mill. M. Kosten verursachen werde. Es sei schlechterdings nicht abzusehen, wie neben den aus Anleihen bereits aufzubringenden so große Anträge wie die hier in Betracht kommenden ihre Deckung finden sollen. Abgeordneter Dr. Mittelmann (Dt. Volksp.) erklärte, was die Etatsposition zur Unterhaltung und den Betrieb der Binnenwasserstraßen und der Seewasserstraßen betreffe, so könne man natürlich gegen die Positionen an sich nichts einwenden. Aber Redner könne doch gewisse Bedenken nicht unterdrücken, daß diese Etatspositionen dem Reichsverkehrsministerium Gelegenheit geben könnten, gewissermaßen in die Privatwirtschaft überzutreten. Wenn durch die im Etat vorgesehenen Kosten lediglich die reine Unterhaltung der Wasserstraßen usw. bestritten werden soll, so sei dies durchaus zu billigen. Bei Erweiterungsbauten müsse aber die Privatwirtschaft gebührend berücksichtigt werden. Das Reichsverkehrsministerium müsse stets dessen eingedenk sein, daß die private Wirtschaft es sei, die durch ihre Steuerzahlungen die Aufrechterhaltung des ganzen behördlichen Apparates überhaupt erst ermögliche. Redner trat dann für die Wiederherstellung der ursprünglichen Etatpositionen in Höhe von 3½ Mill. RM. für den Bau des Hebewerkes bei Niederfinow ein. Der Beschluß des Reichsrats auf Abstreichung von 2 Mill. von diesem Posten sei falsch und gefährlich, weil dadurch das ganze Werk geradezu zum Versacken gebracht werden könne. Schließlich erinnerte Redner an die Not im Osten, an die nicht immer nur mit schönen Reden erinnert werden sollte, sondern die auch tatkräftig bekämpft werden müsse. Wenn also irgendetwas im Osten gebaut werde, so müßte unbedingt das östliche Wirtschaftsleben im weitesten Ausmaße eingeschaltet werden. Als Vertreter des Reichsrats verteidigte Ministerialdirektor Brecht den Antrag des Reichsrats und Preußens, zwei neue Positionen einzustellen bezw. zu erhöhen, darunter die Kanalisierung der Weser, und dafür die Summe für den Hohenzollernkanal bei Finow um zwei Millionen RM. zu kürzen. Für diesen Kanal seien aus den früher bewilligten Summen noch größere Reste da. Abgeordneter Klönne (Dt. Nat.) erklärte, daß sein Antrag auf Erweiterung des Dortmund—Ems-Kanals nur ein Eventualantrag zu Beratungen im Unterausschuß sei. Dieser Kanal sei ein Teil des Mittellandkanals, den man nicht vernachlässigen dürfe. Abgeordneter Tempel (Soz. Dem.) trat nochmals für die Verbreiterung des Dortmund—Ems-Kanals ein. Damit schloß die Aussprache. In der weiteren Einzelbesprechung wurde entsprechend der Anregung des Abgeordneten Bruhn (Dt. Nat.) regierungsseitig zugesagt, Baggerarbeiten in der Netze in diesem Jahre vorzunehmen. Einige Kapitel und Titel wurden dem Unterausschuß überwiesen, einige zurückgestellt, alle übrigen wurden genehmigt mit Ausnahme der einmaligen Ausgaben und des Luft- und Kraftfahrwesens. Genehmigt wurde die Einstellung eines neuen Titels: „Beihilfe des Reiches für den Bau der Rheinbrücken bei Ludwigshafen, Speyer und Maxau als erster Teilbetrag 650 000 Mk." Ferner wurde eine Entschließung des Zentrums angenommen, die Reichsregierung zu ersuchen, die bereits im vergangenen Jahre einstimmig vom Reichstag angenommene Entschließung, wonach geprüft werden sollte, in welcher Weise den durch die weitere Vertiefung und Verbreiterung der Unterweser schwer geschädigten Unterweserhäfen geholfen werden kann, und wonach die erforderlichen Mittel spätestens im diesjährigen Haushalt angefordert werden sollten, nunmehr ohne weitere Verzögerung auszuführen.

VERSCHIEDENE MITTEILUNGEN

ALLGEMEINES

Freiheit der Schiffahrt? Die Zeitschrift „Navigation du Rhin" bringt in ihrer Nr. 11 vom 15. November 1927 eine Abhandlung aus der Feder des Professors an der Universität Straßburg J. P. Niboyet über das Problem des „Flussrechtes in Frankreich". / Die Auslassungen des Herrn Niboyet sind so bezeichnend für die heutige Einstellung unserer Nachbarn im Vergleich zu der von Deutschland tatsächlich über 100 Jahre lang geübten freiheitlichen Auffassung, bezeichnend ferner dafür, was man aus den für die internationalen Flüsse geltenden Grundsätzen e contrario gemacht hat, daß sie verdienen teilweise wiedergegeben zu werden. Der Verfasser schreibt in Absatz II — Die Schiffsflaggen und die Rechte der Ausländer:

„Zu oft verwechselt man zwei Dinge

1. die den Ausländern zugestandene Ermächtigung, in Frankreich Binnenschiffahrt zu betreiben und
2. die Ermächtigung, dies unter französischer Flagge zu tun.

Hinsichtlich der Seefahrt sind unsere Häfen dem internationalen Handel geöffnet, aber das bedingt nicht, daß die Ausländer das Recht hätten, die französische Flagge zu zeigen. Sie müssen sich vielmehr mit der ausländischen „begnügen".

Setzen wir diesen Gedankengang fort, sagt der Verfasser, so erkennen wir durchaus nicht, woher die Ausländer das Recht nehmen sollten, unsere Binnenschiffahrtswege zu benutzen, wenn wir es ihnen untersagen würden. Diese Verkehrswege haben sich nicht selbst geschaffen, ihre Anlage war doch mit Kosten verknüpft. Es leuchtet daher ein, daß dieses Verkehrswerkzeug Staatsangehörigen vorbehalten bleiben muß. Um das Inkrafttreten des Grundsatzes des freien Verkehrs auf den internationalen Strömen sicherzustellen, bedurfte es eines Zeitraumes von mehr als einem Jahrhundert seit der Revolution. Nun, unser Entwurf (Code fluvial en France, d. R.) umfaßt mit Ausnahme des Rheins alle nationalen Wasserläufe Frankreichs (Ströme, Flüsse, Kanäle). Mit welchem Recht zwänge man Frankreich zu Verpflichtungen, die nicht einmal aus dem kurz nach dem Kriege abgeschlossenen Abkommen von Barcelona herzuleiten sind? Hier handelt es sich vielmehr um eine Frage, die Frankreich ganz nach freiem Ermessen auf eine einseitige Art, oder, sofern es sein Interesse fordert, im Vertragswege regeln kann. Kein fremdes Land kann uns zwingen, seine Staatsangehörigen zur Ausübung der Binnenschiffahrt in Frankreich zuzulassen, sofern es nicht in der Lage ist, uns durch wirtschaftliche Gegenleistungen einen Anreiz zum Abschluß eines diesbezüglichen Uebereinkommens mit ihm zu bieten. Der Grundsatz unserer Freiheit steht vollkommen fest. Jedenfalls erscheint es uns nicht Aufgabe des Parlaments, sich zum Wortführer der Klagen von Einzelpersonen oder von in Frankreich landfremden Gesellschaften zu machen, welche mit dem Entwurf unzufrieden sind und sich in ihrer künftigen Tätigkeit behindert fühlen."

Von Wirtschaftsliberalismus, wie man ihn in Deutschland freiwillig übt, ist in diesen französischen Ausführungen wenig zu spüren.

Morsch.

„Oderwirtschaft und Odersport". In dem diesmal ungewöhnlich weitgespannten Rahmen des Frühjahrsprogramms der Breslauer Messegesellschaft wird die in Z. f. B. 3/1928, 78 bereits angekündigte Ausstellung „Oderwirtschaft und Odersport", die vom 11. bis 18. März 1928 im Ausstellungsgebäude stattfinden soll, eine besonders hervorragende Rolle spielen. Im technisch-industriellen Ausschuß, der insonderheit die Fragen des Strombaues bearbeitet und unter Leitung des Stadtbaurats Dr. Trauer steht, werden, wie wir der Ostd. Wirtsch. Ztg. entnehmen, Pläne der deutschen Wasserstraßen, der gesamten Oder und des Wasserstraßennetzes innerhalb Schlesiens, ferner die Pläne der Erweiterung des Klodnitz-Kanals, des Oder—Elbe-Kanals, des Donau—Oder-Kanals und zum Vergleich die des Main—Donau-Kanals ausgestellt werden. Soweit der Donau—Oder-Kanal tschechisches Gebiet berührt, wird die Regierung der Tschechoslowakei gebeten werden, ihre Pläne der Ausstellung zu überlassen. Besonderer Aufmerksamkeit können die Pläne des Staubeckens in Ottmachau, die Modelle unserer Talsperren, aller größeren Binnenhäfen am Oderstrom, von Cosel angefangen bis Stettin, gewiß sein. Auch das Hebewerk Niederfinow, die Schleuse zu Fürstenberg und die geplante Umgestaltung der Oder bei Glogau werden gezeigt werden. Vervollständigt wird diese Abteilung durch Pläne und Modelle von Elevatoren, Kränen, Kippern, Brücken, Wasserkraftwerken und Schiffsgefäßen werden. Auskünfte erteilt die Breslauer Messegesellschaft, Breslau, Elisabethstr. 6.

Neue Werkstoffvorschriften für Schiffsdampfkessel. Der Deutsche Dampfkessel-Ausschuß hat am 25. 10. 27 neue Werkstoffvorschriften für Schiffsdampfkessel fertiggestellt, die vom Reichsarbeitsminister mit Zustimmung des Reichsrats mit der Maßgabe in Kraft gesetzt wurden, daß die Werkstoff- und Bauvorschriften für Schiffsdampfkessel vom Tage der Verkündung ab Anwendung finden dürfen und vom 1. Januar 1929 ab Anwendung finden müssen, sowie daß bei Neugenehmigung alter Kessel nach § 24 oder bei erneuter Genehmigung solcher Kessel nach § 25 der Gewerbeordnung die bis zur Verkündung der neuen Werkstoff- und Bauvorschriften geltenden Material- und Bauvorschriften für Schiffsdampfkessel angewendet werden dürfen. Die Werkstoffvorschriften sind im Deutschen Reichsanzeiger Nr. 35 v. 10. 2. 28 veröffentlicht.

Der Reichsverkehrsminister im Aachener Gebiet. Anläßlich der Informationsreise des Verkehrsministers und zweier Reichstagsausschüsse in das Aachener Gebiet nahmen nach B. B. Z. 68 Kanalsachverständige Gelegenheit, die Notwendigkeit des Aachen—Rhein-Kanals eindringlich vor Augen zu führen. Der Aachener Oberbürgermeister berichtete über die Ausschaltung der deutschen Wurmkohle vom deutschen und vom Weltmarkt. Nach Syndikus Bruckner bedeuten die besonderen Belastungen, die den Aachener Industrien auferlegt sind, an den Eisenbahntarifen gemessen, daß dieses Wirtschaftsgebiet rund 30 km weiter von seiner natürlichen Hauptverkehrsstraße wegrückte. Direktor Träubler legte die Notwendigkeit der Förderungssteigerung dar. Bräche Aachens Bergbau zusammen, so würden nicht andere deutsche Industriebezirke sein Erbe antreten, sondern die sortengleiche holländische und belgische Kohle. Auch Broecker betonte das gefährliche Anschwellen der holländischen Industrie und ihr Uebergreifen auf den deutschen Markt. Der Reichsverkehrsminister erkannte die Gefahren an, die das wirtschaftliche Eroberungsstreben Hollands nicht nur den deutschen Grenzlanden, sondern der ganzen deutschen Wirtschaft bringe. Bis die Arbeiten des Vorarbeitsamtes für den Aachen—Rhein-Kanal abgeschlossen seien, sei jedoch eine endgültige Stellungnahme noch nicht möglich.

DEUTSCHE BINNENSCHIFFAHRT

Nur keine Zusammenarbeit mit der Binnenschiffahrt! Unter diesem Titel brachten wir in Nr. 12 der Zeitschrift vom Dezember 1927, S. 556 einen Beitrag, in dem über Maßnahmen der Reichsbahndirektion Essen zur Bewältigung des Herbstverkehrs berichtet und anschließend festgestellt wurde, daß es trotzdem der Bahn nicht restlos gelungen sei, den Verkehrsanforderungen voll zu genügen. Weiterhin wurde ausgeführt, daß bei harmonischer Zusammenarbeit mit der Binnenschiffahrt die Spitzenleistungen leichter und mit geringerem Geldaufwand bewältigt werden könnten. / Zu diesen Ausführungen sendet uns unter dem 24. Januar 1928 die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft die nachstehende Zuschrift:

„Die Behauptung, daß sich im Herbst 1927 in der Stellung von Reichsbahnwagen nicht unerhebliche Schwierigkeiten ergeben haben und daß diese insbesondere im Reichsbahndirektionsbezirk Essen auftraten, ist unrichtig. Die Anforderungen an Güterwagen für Brennstoffe betrugen im Ruhrgebiet im Monat Oktober 1927 765 834 Wagen zu 10 t
Davon wurden rechtzeitig gestellt . 763 764 Wagen zu 10 t
während 2 070 Wagen zu 10 t
d. s. 0,27 v. H. der Anforderung im Laufe des ganzen Monats nicht rechtzeitig und zwar nur mit geringer Verzögerung zur Verfügung gestellt worden sind.

Während der übrigen Herbstmonate sind in der Wagenstellung für Brennstoffe überhaupt keine Ausfälle zu verzeichnen gewesen.

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ist also sehr wohl in der Lage gewesen, den gesamten ihr angebotenen Verkehr ohne Schwierigkeiten zu bewältigen, und es wäre völlig überflüssig und mit großen Ausfällen verbunden gewesen, ein anderes Verkehrsmittel unter Gewährung tarifarischer Vergünstigungen zur Entlastung heranzuziehen.

Weiter ist es unzutreffend, daß die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft zur Bedienung des anfallenden Herbstverkehrs fremde Güterwagen angemietet hat. Sie hat lediglich die ihr beladen zugelaufenen fremden Güterwagen für Sendungen nach der Heimatbahn ausgenutzt, wie es alle Bahnen tun und wie es Pflicht eines gut arbeitenden Unternehmens ist.

Die Schlußfolgerung, daß die Deutsche Reichsbahn mit der Binnenschiffahrt keine Zusammenarbeit wolle, ist unrichtig, wie schon aus der Eisenbahnbedienung der Häfen in Duisburg-Ruhrort, Cosel usw. hervorgeht. Daß bei hohen Verkehrsanforderungen eine stärkere Inanspruchnahme der Schiffahrt für die Wirtschaft das Allheilmittel bedeute, ist schon deshalb unzutreffend, weil die Binnenschiffahrt häufig wegen Kahnraummangel, Frost und Eisgang den an sie gestellten Anforderungen nicht voll nachzukommen vermag."

Hierzu haben wir zu bemerken:

Est ist immerhin erfreulich, daß für Brennstoffe im Oktober 1927 nur 2070 Wagen im Ruhrgebiet gefehlt haben. Ob und wieviel Wagen für andere Güter nicht gestellt wurden — vergl. Maßnahme a) Ziffer 14[1]) — mag dahin gestellt bleiben. Doch ist festzustellen, daß im Jahr 1927 trotz größerem Fahrzeugpark als im Jahre 1913 eine geringere Gütermenge in dem kleineren Deutschland nicht völlig reibungslos bewältigt werden konnte, obwohl die technischen Fortschritte eine außerordentliche Steigerung der Leistungsfähigkeit der Bahn ergeben haben.

Ueber die Frage, ob „die Bahn sehr wohl in der Lage gewesen ist, den gesamten ihr angebotenen Verkehr ohne Schwierigkeiten zu bewältigen und es somit völlig überflüssig und mit großen Ausfällen verbunden gewesen wäre, ein anderes Verkehrsmittel unter tarifarischen Vergünstigungen zur Entlastung heranzuziehen", kann man deshalb sehr wohl anderer Ansicht sein als die Reichsbahnhauptverwaltung. Die Größe der Opfer, mit denen die Wirtschaft die Selbstgenügsamkeit der Reichsbahn bezahlen mußte, läßt sich allerdings erst ermessen, wenn man erfährt, in welchem Umfange die Bahn von den aufgeführten 20, zum großen Teil recht kostspieligen Sondermaßnahmen, Gebrauch hat machen müssen. Erst dann kann abgewogen werden, welcher Weg zur Erzielung der Spitzenleistung im Endeffekt günstiger gewesen wäre: Die Ableitung gewisser Gütermengen auf den Wasserweg durch Schaffung eines Anreizes in Form eines Binnenumschlagstarifes oder die „ohne Rücksicht auf die Kosten" verfügte Anwendung von zahlreichen betrieblichen Maßnahmen, die nicht nur Geld kosten, sondern auch den Verfrachtern erhebliche Unzuträglichkeiten und Betriebserschwernisse auferlegen. Es will uns deshalb scheinen, als ob schon aus praktischen Erwägungen heraus die Rückkehr zu der harmonischen Zusammenarbeit früherer Jahre, als noch nicht die überhöhten Nahfrachten eine Trennungswand zwischen Bahn und Wasserweg aufrichteten, wenigstens in den Zeiten starken Verkehrs das Bessere wäre.

Wenn weiterhin ausgeführt wird, daß die Reichsbahn fremde Güterwagen nicht angemietet habe, um den anfallenden Herbstverkehr bedienen zu können, so ändert dies nichts an der Absicht, — und mehr war in dem beanstandeten Artikel nicht behauptet worden — „im Bedarfsfalle, ohne Rücksicht auf die Kosten" die „weitmöglichste Ausnutzung der Fremdwagen" vorzunehmen. Daß diese Maßnahme nur die allgemein übliche und selbstverständliche Beladung nach der Heimat zurückfahrender Wagen betreffen sollte, halten wir für ausgeschlossen; denn die Reichsbahndirektion Essen wird den Wirtschaftskreisen nicht allgemeine Betriebsvorgänge als Notstandsmaßnahmen zur Bewältigung des gesteigerten Verkehrs hinstellen.

Leider sind die Erfahrungen der Binnenschiffahrt über das Zusammenarbeiten mit der Reichsbahn seit ihrer Vergesellschaftung so einheitlich ungünstig, daß wir auch in diesem Punkte der Reichsbahnhauptverwaltung nicht folgen und den platonischen guten Willen als ausreichend anerkennen können. Aus der Eisenbahnbedienung der Häfen in Duisburg-Ruhrort und Cosel[2]), die sich zwangsläufig aus der Beförderungspflicht der Reichsbahn ergibt, ist ein positives Zusammenarbeiten in keiner Weise zu entnehmen. Unter Zusammenarbeit verstehen wir vielmehr den Abbau der Schranken, die mit den hohen Nahfrachten zwischen Wasserstraße und Hinterland aufgerichtet wurden, und Unterlassung von Ausnahmetarifen parallel den Wasserstraßen. Stellt so die Reichsbahn das Einflußgebiet unserer Wasserstraßen wieder her und versteht sie sich zum Verzicht auf Wettbewerbsmaßnahmen auf Kosten der trockenen Relationen, dann ist der frühere Zustand harmonischer Zusammenarbeit beider Großverkehrsmittel hergestellt, der die Basis für unsern wirtschaftlichen Aufschwung vor dem Kriege abgab und den wir heute weniger denn je entbehren können. Dann wird sich auch zeigen was durch umfangreiche Verkehrsstatistiken schon mehrfach bewiesen wurde, daß die Binnenschiffahrt in Zeiten starken Verkehrs noch niemals durch Frost oder Eisgang und höchst selten infolge Kahnraummangels versagt hat. Wenn die stärkere Inanspruchnahme der Binnenschiffahrt also auch kein Allheilmittel bei Verkehrsandrang ist, so sollte die Reichsbahn doch den Wasserweg als wichtige Ergänzung werten und einer Zusammenarbeit für wert halten.

---

[1]) Ziffer 14: Anordnung von Teildeckungen im Ruhrzuführungsgebiet zum Zwecke der Wagengewinnung für die Ruhr. Erforderlichenfalls auch Anordnung von Teildeckungen im Ruhrbezirk selbst, und zwar für andere Güter zur Besserung der Wagengestellung für Kohle.

[2]) Betreffend Cosel vergleiche Leitartikel in voriger Nummer dieser Zeitschrift.

Rheinschiffahrtspolizeiordnung. Verkehr mit Kleinfahrzeugen. In seiner am 28. Oktober 1927 in Frankfurt a. M. abgehaltenen Sitzung hat der Schiffahrtsausschuß des Rheinwasserstraßenbeirats die Notwendigkeit der Regelung des Verkehrs mit Kleinfahrzeugen auf dem Rhein anerkannt und sich mit einer entsprechenden Ergänzung der Rheinschiffahrtspolizeiordnung einverstanden erklärt. Es soll nunmehr der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt ein Entwurf einer Ergänzung der Rheinschiffahrtspolizeiordnung vorgelegt werden. Der Entwurf legt zunächst den Begriff der Kleinfahrzeuge fest. Als solche sollen alle Schiffe unter 15 t (300 Zentner) Tragfähigkeit gelten. Er sieht sodann für alle Kleinfahrzeuge mit eigener Triebkraft vor, daß ihre Tauglichkeit durch eine amtliche Bescheinigung und die Sachkunde der mit ihrer Führung und der Bedienung der darauf befindlichen Maschinen betrauten Personen durch einen amtlichen Führerschein nachzuweisen ist. Weiterhin führt er für alle Kleinfahrzeuge ein besonderes amtliches Kennzeichen ein. / Die übrigen Vorschriften beziehen sich auf das Verhalten der Kleinfahrzeuge gegenüber anderen Fahrzeugen sowie in der Nähe von Brücken. Von besonderer Bedeutung ist, daß Kleinfahrzeuge keinen Anspruch auf einen bestimmten Kurs haben und verpflichtet sind, den übrigen Fahrzeugen das zur ungestörten Fortbewegung oder zur Ausführung von Ausweichbewegungen benötigte Fahrwasser frei zu halten, daß sie keinen Anspruch auf eine Zeichengebung des herannahenden Schiffes haben und nicht verlangen können, daß ihnen ausgewichen wird. Dadurch ist gleichzeitig das Verhalten der Führer von Schiffen mit eigener Triebkraft oder Schleppzügen gegenüber Kleinfahrzeugen festgelegt. / Bei dieser Gelegenheit soll die Rheinschiffahrtspolizeiordnung auch in zwei anderen Punkten ergänzt bezw. geändert werden. Der Gefährlichkeit wegen soll die entgeltliche Beförderung von Personen auf Schiffen mit Außenbordmotor verboten werden. Eine andere Aenderung erfolgt mit Rücksicht darauf, daß beabsichtigt ist, die gesamten Kosten des Wahrschauwesens auf das Reich zu übernehmen.

Die Tore der Raffelberg-Schleuse bei Mühlheim a. d. Ruhr. In meinem Handbuch des Wasserbaues habe ich mitgeteilt (2. Auflage Seite 1124, 3. Auflage Seite 1145), daß die daselbst veröffentlichten und beurteilten Entwürfe von Walzentouren für die Schiffahrtsschleuse in der Ruhr bei Mülheim — die Raffelbergschleuse — demnächst zur Aufführung gelangen würden. Das bedarf einer Richtigstellung, da nicht, wie in der Tat anfänglich beabsichtigt, Walzentore, sondern im Oberhaupt ein Klapptor und im Unterhaupt ein Schiebetor eingebaut sind. Hierfür sind, wie mir von zuständiger Seite mitgeteilt ist, hauptsächlich Erwägungen finanzieller und ästhetischer Natur — die Schleuse sollte mit Rücksicht auf das Landschaftsbild am Solbad Raffelberg von hohen Aufbauten freigehalten werden — maßgebend gewesen. Den ästhetischen Bedenken — es handelt sich dabei für mich um heimatlichen Boden — kann ich mich nicht anschließen, und wenn auch die Tore auf Grund der Erfahrungen am Rhein — Herne-Kanal für Schleusen im Bodensenkungsgebiet gewählt worden sind, so würden doch Walzentore gerade im Bodensenkungsgebiet gegenüber den ausgeführten Touren erhebliche Vorteile geboten haben, da hier eine möglichst gedrungene Form der Schleusenhäupter erwünscht ist, während beim Klapptor die erforderlichen Umläufe und die Schwächung der Sohle durch die Tornischen ebenso nachteilig wirken wie beim Schiebetor die Verbreiterung des Hauptes durch die Torkammern. Vermutlich deshalb hat man am Lippe—Seiten-Kanal Hubtore ausgeführt, die allerdings nicht, wie Walzentore, unmittelbar zur Füllung der Schleuse benutzt werden, sondern vielmehr mit eingebauten Schützen versehen sind. Hubert Engels.

Das erste ausländische Schiff auf der Ruhr. Dieser Tage kam der holländische Motorsegler „Jantze" in Groningen beheimatet, mit 2000 Zentner Malz für eine Mülheimer Brauerei aus Dänemark, durch die neue Raffelberg-Schleuse in den Mühlheimer Hafen und ging am rechten Ruhrufer vor Anker. Zum ersten Male in diesem Jahrhundert wurde damit Mülheim wieder von einem ausländischen Frachtschiff aufgesucht.

Allgemeine Uebernahmebedingungen der Rhein-Ruhrhafen-Spediteure. Wie der Verband Niederrheinischer Schiffahrts-Spediteure e.V. Duisburg uns mitteilt, hat er die „Allgemeinen Uebernahmebedingungen der Rhein—Ruhrhafen-Spediteure" einer Revision und Neufassung mit Wirkung ab 1. Januar d. Js. unterzogen. Die Bedingungen sind bei der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg — Wesel zu Duisburg — Ruhrort deponiert worden. Die Bedingungen sind für die Mitglieder des Verbandes Niederrheinischer Schiffahrts-Spediteure e. V. nicht bindender Natur, es können zudem auch über die Bedingungen hinaus den etwaigen besonderen Bedürfnissen des Geschäftszweiges entsprechend noch stets ergänzende Nebenabmachungen getroffen werden. Die genannten Bedingungen können von der Geschäftsstelle des Verbandes Niederrheinischer Schiffahrts-Spediteure e. V. in Duisburg-Ruhrort, Fürst-Bismarckstr. 44, bezogen werden.

Weiterer Ausbau der Rhein—Main—Donau A.-G. Die Rhein—Main—Donau A.-G. wird, nachdem der Ausbau der Main-Wasserkraftwerke durch ein Abkommen mit den Bayerischen Werken sichergestellt ist, in den nächsten Wochen mit dem Bau der Werke Obernau, Kleinwallstadt und Klingenberg beginnen. Zunächst wird, wie die I. und H. Zeitung zu berichten weiß, das Werk Obernau, dessen Wehranlagen am meisten fortgeschritten sind, in Angriff genommen. Die Bauarbeiten sind bereits vergeben, und die Verwaltung rechnet damit, das Kraftwerk Obernau bis 1930 betriebsfertig zu haben. Die Finanzierung dieses Werkes erfolgt ohne Inanspruchnahme des Geldmarktes aus den Mitteln der Dollaranleihe. Auch auf dem Werke Kleinwallstadt, das als zweites ausgebaut werden soll, sind die Schiffahrtsanlagen schon weit vorgeschritten, während sie auf dem Werk Klingenberg vor einiger Zeit in Angriff genommen worden sind.

Neue Moselbrücke bei Koblenz. In dem Wettbewerb zur Erlangung von Unterlagen für die Errichtung einer neuen Moselbrücke bei Koblenz hat das Preisgericht beschlossen, den Entwurf der Firma Grün & Bilfinger in Mannheim anzukaufen und Baudirektor Abel in Köln mit der Ausarbeitung der Pläne zu beauftragen. Außerdem werden drei andere Entwürfe zum Ankauf empfohlen und ein vierter außerhalb des Wettbewerbs. Die Baukosten des Entwurfs Grün & Bilfinger belaufen sich auf 3,7 Millionen Mark und halten sich im Rahmen des von der Stadtverwaltung Koblenz aufgestellten Voranschlags.

Schiffs-Neubauten. Die Hafendampfschiffahrt A.-G. Hamburg hat der Schiffswerft H. C. Stülcken Sohn zwei für den Hafendienst bestimmte Dampfer gleicher Ausführung in Auftrag gegeben, die bereits in der ersten Hälfte des Monats Mai d. Js. zur Ablieferung gelangen.

AUSLÄNDISCHE BINNENSCHIFFAHRT

Der Kanal Lüttich—Antwerpen.

Durch Ministerialerlaß vom 27. August 1923 wurde ein besonderer Ausschuß damit beauftragt, ein Projekt für den Bau eines direkten Kanals von Lüttich nach Antwerpen auszuarbeiten. Nach längeren Studien wurden verschiedene Pläne vorgelegt und schließlich von dem Ausschuß ein Projekt angenommen, das die Anlegung eines Kanals vorsieht, auf dem Schiffe bis zu 1350 t verkehren können.

Bislang ist von der Inangriffnahme des Kanalbaues Lüttich—Antwerpen noch wenig die Rede gewesen. Das veranlaßte, wie wir den Düsseld. Nachr. entnehmen, die Industrie- und Handelskammer Antwerpen, in ihrer letzten Hauptversammlung eine Entschließung anzunehmen, worin die sofortige Ausführung des Planes gewünscht wird, hauptsächlich aus dem Grunde, weil Holland demnächst einen Kanal für Schiffe von 2000 t zwischen Maastricht und Venlo anlegen wird, der über Rotterdam die Güter des Lütticher Industriegebiets und des Sambre-Distrikts nach Rotterdam ablenken würde zum großen Nachteil des Antwerpener Hafens. Auch in Regierungskreisen scheint man sich in letzter Zeit für den Kanal mehr zu interessieren, denn in einem kürzlich in Brüssel abgehaltenen Ministerrat wurde beschlossen, in den Ardennen eine Talsperre einzurichten und das Wasser des beim Zusammenfluß der beiden Arme der Ourthe in Belgisch-Luxemburg zu bildenden Sees zur Speisung des Kanals Antwerpen—Lüttich zu benutzen.

Erkennungsschilder für Fahrzeuge auf den belgischen Binnenwasserstraßen. Um die Eigentümer von Booten, die auf den fahrbaren Wasserwegen verkehren oder stilliegen, mühelos feststellen und zur Abgabenleistung heranziehen zu können, hat der Belgische Minister für öffentliche Arbeiten durch Verordnung vom 15. Dezember 1927 (veröffentlicht im Moniteur Belge Nr. 364 vom 30. Dezember 1927) bestimmt, daß künftig jedes Wasserfahrzeug mit einem die fortlaufende Erkennungsnummer tragenden Nummernschild versehen sein muß. Die schwarz grundierten Nummernschilder gleichen in ihrer Art den bei Krafträdern verwendeten Erkennungsschildern. Es sind jedoch zwei Arten zu unterscheiden:

a) Schilder mit weißer Beschriftung,
b) Schilder mit roter Beschriftung.

Die Schilder zu a) sind für Vergnügungsboote und private Fähren,
die Schilder zu b) für Binnenschiffe, öffentliche Fähren und Staatsfahrzeuge bestimmt.

Die Schilder werden durch die zuständigen Wasserstraßenbehörden gegen Vorweis eines entsprechenden Personalausweises und gegen Erlegung der vorgeschriebenen Gebühren ausgehändigt. Staatsfahrzeuge erhalten das Schild erforderlichenfalls kostenfrei. Die Schilder sind vom Eigentümer selbst an der hierfür vorgeschriebenen Stelle anzubringen. Wird ein mit Nummer versehenes Schiff verkauft, so ist der Besitzwechsel der Ausgabestelle des Schildes anzuzeigen. Bis zu diesem Zeitpunkt trägt der bisherige Besitzer des Fahrzeuges die fällig werdenden Abgaben. Schiffern, welche mit ihrem Fahrzeug nach Belgien kommen, verbleibt eine Frist von 8 Tagen zum Erwerb des vorgeschriebenen Schildes. Das Liegen von Vergnügungsbooten von weniger als 3 t oder sonstigen mit weiß beschrifteten Schildern versehenen Fahrzeugen wird nur dann gestattet, wenn die Besitzer eine jährlich im voraus zu entrichtende Gebühr von 20 Frs. entrichten. Die Quittung für die geleistete Zahlung ist auf Verlangen der Beamten vorzuzeigen. Bootseigentümer, die ihre Fahrzeuge — außer einer kurzen Benutzungsfrist — in Schuppen außerhalb des Wasserstraßengebietes liegen haben, können aus Billigkeitsgründen von dieser Abgabe befreit werden.

Die Bedeutung der Weichsel für Danzig. Danzig ist früher in der richtigen Erkenntnis der Bedeutung der Weichsel als Verkehrsweg und seiner günstigen Lage an der Mündung der Weichsel als die „Königin der Weichsel" bezeichnet worden. Heute ist der Weichselstrom nur noch von sehr geringer Bedeutung. Während der Rhein eine regelmäßige Schiffahrt bis Basel, die Elbe eine solche bis Prag und die Oder eine solche bis Kosel kennt, ist die Weichsel nur bis Thorn reguliert. Gerade aus Gründen verkehrstechnischer Art und einer mangelnden Binnenschiffahrtsverbindung, die eigentlich naturgemäß gewesen wäre, hat Danzig im Laufe der vergangenen Jahrhunderte die Rolle verloren, die es früher eingenommen hat, nicht allein aus Gründen politischer Grenzziehung. Das Zurücktreten der Ostseeschiffahrt und ihrer Bedeutung überhaupt sowie im besonderen das Zurücktreten der verkehrstechnischen Verbindungen Danzigs mit seinem Hinterlande infolge des Rückganges der Weichselschiffahrt und einer ungünstigen Linienführung der Eisenbahnwege sind die direkten Ursachen, welche die Bedeutung Danzigs in der Vorkriegszeit im Vergleich zu den Blüteepochen im Mittelalter gemindert haben. Ob es die Republick Polen zustande bringen wird, in die Regulierung des Weichselstromes in jahrzehntelanger Arbeit Millionen und aber Millionen hineinzustecken, ob es ferner gelingen wird, die Linienführung der Eisenbahnen und damit das Transportwesen so zu verbessern, wie es erforderlich wäre, ist zweifelhaft und für die Danziger Kaufmannschaft ein Gegenstand banger Sorge.

Amerikanische Motorschlepper. Auf den Wasserstraßen in Britisch-Kolumbien (Canada) besteht die gesetzliche Bestimmung, daß Schlepper unter fünf Bruttoregistertonnen durch einen Mann gefahren werden dürfen, der kein Patent zu besitzen braucht. Infolgedessen hat sich dort ein besonderer Schleppertyp entwickelt, der vielfach Verwendung in den Häfen und auf den sonstigen Wasserstraßen des in Frage kommenden Gebietes findet. Diese Fahrzeuge sind bisher mit Benzinmotoren ausgerüstet gewesen, welche bis zu 100 Pferdestärken leisteten; neuerdings werden sie auch durch Dieselmotoren getrieben, wie z. B. der Hafenschlepper „Allan Spencer", der eine Länge von 9,14 m, eine Breite von 2,59 m und einen Tiefgang von 1,83 m hat. Der Rumpf des Schiffes hat eichene Spanten und ist mit Kiefernholz beplattet. Auch das Fundament des etwas vor der Mitte des Fahrzeuges stehenden Motors ist aus Kiefernholz gebaut. Hinter dem überbauten Motor liegt der Steuerstand. Der Motor hat drei Zylinder und leistet bei 400 minutlichen Umdrehungen 50 effektive Pferdestärken, sein Gewicht stellt sich auf etwa 4 Tonnen. Die Schraube hat etwa 1 m Durchmesser und 0,8 m Steigung. Um Vibrationen zu verhüten, ist der Motor nicht nur auf dem Boden, sondern auch am Deck durch Spannschrauben befestigt; zur Aufnahme des Treiböles dient ein Tank von 700 Litern Inhalt. Teilweise finden derartige Schlepper gelegentlich auch außerhalb des Hafens von Vancouver an der Küste Verwendung. Die Motoren dieser Schiffe sind entweder umsteuerbar oder haben zwischen der Schraube und dem Motor ein Wendegetriebe. Wesentlich größere Motorschlepper finden im Hafen von New York Verwendung, wo sie vor allem von der New York Central Railway Company eingeführt worden sind. Diese Schiffe haben Dieselmaschinen von 250 bis 400 Pferdestärken. Der neueste Schlepper besitzt sogar zwei Maschinen von je 400 Pferdestärken. Die kleineren Schlepper haben hydraulische Wendegetriebe, die größeren dieselelektrischen Antrieb.

RECHTSFRAGEN DER BINNENSCHIFFAHRT

Anspruch des Frachtführers auf angemessene Liegegelder.

Nach § 49 Abs. 1 BSchG. steht dem Frachtführer für jeden Tag, um welchen die Löschzeit von dem Empfänger überschritten wird, ein Liegegeld zu. Es gelten auch heute noch die — längst überholten — gesetzlichen Liegegeldbeträge, wenn nicht im Frachtvertrag höhere Sätze vereinbart und durch Bezugnahme in dem Ladeschein für den Empfänger verbindlich gemacht worden sind. Nach § 49 Absatz 2 des BSchG. kann der Frachtführer allerdings „außer dem Liegegeld auch den Ersatz eines höheren Schadens verlangen, welcher ihm durch die Ueberschreitung der Löschzeit erwächst". Es ist hierbei jedoch erforderlich, daß der Frachtführer die Entstehung eines solchen höheren Schadens nachzuweisen vermag. Die Vorschrift des § 49, Absatz 2 BSchG. sichert also in der Regel dem Frachtführer seinen Anspruch auf Erhalt angemessener Liegegeldbeträge nicht.

Die Berechtigung des Anspruches des Frachtführers auf angemessene Liegegeldbeträge wird auch von den Kreisen der Kaufmannschaft, die nicht als Binnenschiffahrttreibende, sondern als Verlader oder Empfänger am Frachtgeschäft beteiligt sind, mit wenigen Ausnahmen anerkannt. Insbesondere gilt dies für den Fall, daß der Frachtführer nach § 51 des BSchG. dem Empfänger erklärt hat, über die Löschzeit hinaus nicht mehr länger auf die Entlöschung zu warten. Alsdann kann dem Frachtführer nicht zugemutet werden, nach Ablauf der festgesetzten Wartezeit, die bei Ladungen über 50 t drei Werktage beträgt, sein Fahrzeug dem Empfänger zu den unangemessenen gesetzlichen Liegegeldsätzen weiter zur Verfügung zu halten. Denn der Frachtführer ist nach § 52 des BSchG. in einem solchen Fall sogar berechtigt, die Löschung der Güter selbst vorzunehmen, jedes weitere Ueberliegen also abzulehnen. Macht er von dieser Befugnis aus Entgegenkommen einen Anspruch, so müssen ihm zumindest für die Ueberschreitung der Löschzeit nach Ablauf der Wartezeit angemessene Liegegeldbeträge zugebilligt werden. Aus allen diesen Gründen hat sich unter Billigung der beteiligten Verkehrskreise die Uebung entwickelt, dem Frachtführer nach erfolgter Kündigung der Löschzeit und Ablauf der hierdurch in Lauf gesetzten Wartezeit einen Zuschlag zum gesetzlichen Liegegeld zu gewähren. Aus dieser Uebung hat sich, wie die Berliner Handelskammer in mehreren Gutachten bestätigt hat, seit dem Jahre 1926 ein allgemeiner Handelsbrauch entwickelt. Diesen müssen die Frachtparteien gegen sich gelten lassen, weil ein solcher Brauch unter Kaufleuten als stillschweigende Vereinbarung anzusehen ist. Es liegen auch bereits verschiedene rechtskräftige Urteile Berliner Gerichte vor, in denen diese sich den eingeholten Gutachten der Berliner Handelskammer ausdrücklich angeschlossen haben. So ist dies u. a. erfolgt in den Prozeßsachen 120. C. 947. 26 des Amtsgerichts Berlin-Mitte (76. S. 152. 26 des Landgerichts I), 35. C. 2240. 26 des Amtsgerichts Berlin-Schöneberg und in den, in diesen bezw. anderen Sachen erstatteten Gutachten der Berliner Handelskammer (vgl. auch die Gutachten C. 2501. 27; C. 35 276. 27). / Auch das Landgericht III Berlin hat sich in einem neueren Urteil vom 3. Januar 1928 (12. S. 20. 27.) dieser Auffassung angeschlossen und die in dieser Sache ergangene Entscheidung des Amtsgerichts Charlottenburg (39. C. 670. 27), das die Klage des Frachtführers abgewiesen hatte, entsprechend abgeändert. Es lag diesem Rechtsstreit folgender Sachverhalt zugrunde:

Der Kläger (Frachtführer) beförderte Anfang des Jahres 1927 von Heegermühle nach Spandau an die Beklagte (Empfängerin) eine Ladung, bestehend aus 180 t Betonkies. Er meldete sich bei ihr am 7. März 1927 löschbereit, sodaß die am 8. März 1927 beginnende sechstägige Löschzeit am 14. März 1927 ablief. Am 11. März 1927 teilte der Kläger der Beklagten mit, daß er nach Ablauf der Löschzeit nicht mehr länger auf die Entlöschung seines Fahrzeuges warten werde. Trotzdem beendete die Beklagte die Abnahme der Ladung erst am 17. März 1927. Sie zahlte dem Kläger für die, vom 15. bis 17. März 1927 erfolgte Ueberschreitung der Löschzeit nur das gesetzliche Liegegeld von 24 RM. täglich und lehnte die Zahlung des von dem Kläger geforderten Zuschlages von 100% ab. / Der Kläger verlangte darauf mit der Klage die Entrichtung dieses Zuschlages für die drei Ueberliegetage von insgesamt 72 RM. Das Amtsgericht Charlottenburg wies die Klage mit der Begründung ab, daß der Frachtführer außer dem gesetzlichen Liegegeld nur den Ersatz eines weiteren Schadens fordern könne, der ihm nachweisbar entstanden sei; dagegen sei er nicht berechtigt, eine Heraufsetzung der gesetzlichen Liegegeldsätze zu beanspruchen.

Die von dem Kläger gegen dies Urteil eingelegte Berufung hatte Erfolg. Das Landgericht III Berlin holte entsprechend den Anträgen des Klägers ein Gutachten von der Berliner Handelskammer ein. Diese äußerte sich unter dem 18. November 1927 (C. 27 114. 27.) wie folgt:

„Handelsüblich werden im Falle rechtzeitiger Kündigung der Löschzeit durch den Frachtführer nach § 51 Absatz 2 des BSchG. Zuschläge zum gesetzlichen Liegegeld erhoben. Ein Handelsbrauch, nach welchem allgemein 100% Zuschlag erhoben wird, läßt sich nicht feststellen. Es ist die Art der Ware und die Eigenart des Stromes zu berücksichtigen. Im vorliegenden Fall ist ein Zuschlag von 70% zum gesetzlichen Liegegeld angemessen."

Auf Grund dieses Gutachtens trat das Landgericht III Berlin der Ansicht des Klägers bei und änderte das angefochtene Urteil des Amtsgerichts dahin ab, daß es die Beklagte zur Zahlung eines Zuschlages von 70%, also von 50,40 RM nebst Zinsen verurteilte. In den Entscheidungsgründen wird u. a. folgendes ausgeführt:

„Die Parteien sind Kaufleute und es ist daher gemäß § 346 des Handelsgesetzbuches auf die im Handelsverkehr geltenden Gewohnheiten und Gebräuche Rücksicht zu nehmen. Durch die Auskunft der Industrie- und Handelskammer ist erwiesen, daß ein Handelsgebrauch besteht, nach welchem die Frachtführer bei rechtzeitiger Kündigung der Löschzeit Zuschläge zum gesetzlichen Liegegeld erheben können. Diese handelsüblichen Zuschläge gelten als „vertragsmäßige Festsetzung" im Sinne des § 32 des BSchG., sodaß gemäß § 49, Absatz 1 Satz 2 der Kläger sie ohne Nachweis eines konkreten Schadens beanspruchen kann. Nach der vorbezeichneten Auskunft der Industrie- und Handelskammer besteht nun aber kein Handelsbrauch dahin, daß der Zuschlag schlechthin 100% der Sätze des § 32 des BSchG. betrage. Die Höhe des Zuschlages richtet sich vielmehr nach der Art der Ware und der Eigenart des Stromes. Die Industrie- und Handelskammer, der die Gerichtsakten vorlagen, erachtet hier einen Zuschlag von 70% für angemessen. / Das erkennende Gericht trägt keine Bedenken, sich diesem Gutachten anzuschließen. / Demgemäß ist die Beklagte zur Zahlung von 70% von 72 M. gleich 50,40 M. verpflichtet und es war somit unter entsprechender Abänderung des ersten Urteils die Beklagte zur Zahlung dieses Betrages zu verurteilen."

Nach alledem ist der Frachtführer berechtigt, von dem Empfänger die Zahlung eines angemessenen Liegegeldbetrages für die Ueberschreitung der Löschzeit auch dann zu beanspruchen, wenn er unter Zugrundelegung der gesetzlichen Liegegelder das Frachtgeschäft abgeschlossen hat und der Empfänger die Zubilligung eines Zuschlages ablehnt. Erforderlich ist jedoch, daß der Frachtführer die Kündigung der Löschzeit nach § 51 des BSchG. ausgesprochen hat. Er muß also dem Empfänger entweder schriftlich oder mündlich mitgeteilt haben, daß er nicht mehr länger auf die Entlöschung seines Fahrzeuges warten werde. Es ist zweckmäßig, diese Erklärung schon mehrere, und zwar mindestens drei Werktage vor Ablauf der Löschzeit abzugeben. Denn dann läuft die Wartezeit zugleich mit der Löschzeit ab, sodaß der Frachtführer zur Geltendmachung des Anspruches auf Zahlung des angemessenen Liegegeldes bereits vom ersten Ueberliegetage an berechtigt ist. Die Höhe dieses, dem Frachtführer zustehenden Anspruches auf Entrichtung eines angemesenen Zuschlages zum gesetzlichen Liegegeld läßt sich allgemein nicht festlegen. Vielmehr sind hierbei die besonderen Um-

stände des Einzelfalles zu berücksichtigen, insbesondere die Tragfähigkeit des Schiffes, die Art der beförderten Güter und die Dauer der Reise. Ueber die Höhe des angemessenen Zuschlages besteht daher kein allgemeiner Handelsbrauch. Mit Recht hat die Berliner Handelskammer in den angezogenen Gutachten diese besonderen Umstände berücksichtigt und den Frachtführern je nach Lage der Einzelfälle einen Zuschlag von 50 bis zu 100% zugebilligt.

Rechtsanwalt O. Vortisch, Berlin.

Das Pfandrecht des Frachtführers nach Ablieferung der Frachtgüter.

Nach § 26 des Binnenschiffahrtsgesetzes in Verbindung mit § 44 c des Handelsgesetzbuches steht dem Frachtführer wegen aller, durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen ein Pfandrecht an den von ihm beförderten Frachtgütern zu. Dieses Recht gewährt ihm die Befugnis, einen seine Ansprüche deckenden Teil des Frachtgutes bis zu deren Begleichung einzubehalten und sich aus ihnen durch Zwangsversteigerung zu befriedigen. Auch nach bereits erfolgter Auslieferung der Güter ist der Frachtführer berechtigt, zur Sicherung seiner Frachtansprüche das Pfandrecht auszuüben, indem er es „binnen drei Tagen nach der Auslieferung gerichtlich geltend macht". Befindet sich der Empfänger zu dieser Zeit noch im Besitz der Frachtgüter, so werden diese durch die nachträgliche gerichtliche Geltendmachung des Pfandrechtes für den Frachtführer mit Beschlag belegt.

Die Erhaltung des Pfandrechts ist für den Frachtführer von großer Bedeutung, denn es stellt ein wirksames Druckmittel der gegenüber einem nicht erfüllungsbereiten oder zahlungsunfähigen Empfänger. Der Frachtführer wird daher bereits während der Entlöschung der Frachtgüter zu prüfen haben, ob er mit einem sicheren Eingang seiner Forderungen rechnen kann. Spätestens wird er eine solche Prüfung sofort nach erfolgter Auslieferung der Güter anstellen und dann gegebenenfalls zur schleunigen gerichtlichen Geltendmachung seines Pfandrechtes schreiten. Es wird nun nicht selten von seiten der Empfänger die Ansicht vertreten, nach vollständiger Entlöschung der Güter könne das Pfandrecht nicht mehr ausgeübt werden, weil der Frachtführer durch die Duldung dieser Maßnahmen einen Verzicht auf dies Recht erklärt habe. Diese Auffassung ist unzutreffend. Denn der § 440 des Handelsgesetzbuches gewährt dem Frachtführer eben unter bestimmten Voraussetzungen ein Pfandrecht auch nach der Auslieferung der Güter. Ein Verzicht auf dieses Recht kann daher nur dann angenommen werden, wenn der Frachtführer Erklärungen abgegeben oder Handlungen vorgenommen hat, aus denen mit zwingender Notwendigkeit gefolgert werden kann, daß er sein Pfandrecht fallen lassen will.

Mit einem derartigen Fall, bei welchem von seiten des Empfängers zu Unrecht ein Verzicht des Frachtführers auf das Pfandrecht behauptet wurde, beschäftigte sich vor einiger Zeit das Kammergericht in einem bemerkenswerten Urteil vom 23. November 1927 (12. U. 9005. 27).

Der Entscheidung lag folgender Sachverhalt zugrunde: Der Kläger (Frachtführer) beförderte mit seinem Kahn laut Ladeschein vom 13. Oktober 1926 eine Ladung, bestehend aus 700 rm Brennholz von Polen nach Berlin; Empfänger der Ladung war der Beklagte. Der Kläger traf mit dem Kahn am 21. Oktober 1926 in Plötzensee ein und beförderte das Holz von hier aus nach besonderer Vereinbarung mit dem Beklagten nach Potsdam weiter. Hier wurde am 25. Oktober 1926 mit der Löschung angefangen, das Holz auf einen Lagerplatz eingelagert und schon während der Abladung mit dem Verkauf und Wegschaffen des Holzes in kleineren Teilen begonnen. Die Fracht betrug laut Ladeschein 3.20 RM. für den rm, insgesamt also 2240,— RM. Von diesem Betrage hatte der Kläger vom Absender 400.— RM. erhalten. Der Rest betrug danach also noch 1840.— RM. Der Kläger erwirkte am 1. November 1926 eine einstweilige Verfügung, durch die dem Beklagten untersagt wurde, über das auf dem Platz noch lagernde Holz, insbesondere durch Veräußerung oder Fortschaffung zu verfügen.

Alsdann reichte der Kläger gegen den Beklagten die Klage auf Zahlung der verbleibenden Fracht in Höhe von 1840,— RM. ein. Der Beklagte beantragte Abweisung der Klage. Er behauptete, der Verkauf und das Wegschaffen des Holzes während des Löschens sei auf Grund einer besonderen Vereinbarung erfolgt. Mit der Vereinbarung habe der Kläger auf sein Pfandrecht verzichtet. Durch Erwirkung der einstweiligen Verfügung habe er gegen die Vereinbarung, daß er (der Beklagte) das Holz verkaufen könne, verstoßen. Er habe dadurch einen Schaden erlitten, der die Klagesumme erheblich übersteige.

Das Landgericht II Berlin vernahm über den Inhalt der Vereinbarungen die von den Parteien benannten Zeugen und verurteilte den Beklagten dann nach dem Klageantrag.

Die von dem Beklagten gegen dies Urteil eingelegte Berufung wurde von dem Kammergericht zurückgewiesen. In den Entscheidungsgründen wird u. a. folgendes ausgeführt:

„Es handelt sich um die Beförderung von Holz auf dem Kahn des Klägers, mithin um ein Frachtgeschäft. In erster Linie kommt zwar das Binnenschiffahrtsgesetz zur Anwendung; dieses verweist aber im § 26 auf die Bestimmungen des Handelsgesetzbuches (HGB.), insbesondere auf die §§ 436, 440 HGB. Der Frachtanspruch des Klägers ergibt sich also aus § 436 HGB.

Demgegenüber greift die Aufrechnung nicht durch, weil der Schadensersatzanspruch nicht begründet ist. Diesen Schadensersatzanspruch gründet der Beklagte darauf, daß der Kläger schuldhaft gegen die über den Verkauf und das Wegschaffen des Holzes während der Löschung zwischen den Parteien getroffene Vereinbarung verstoßen habe, also auf positive Vertragsverletzung durch den Kläger. Nach den übereinstimmenden Bekundungen der Zeugen ist die Vereinbarung der Parteien dahin getroffen worden, daß das entladene Holz vom Beklagten verkauft und der Kläger aus dem Erlös bezahlt werden sollte. Dagegen ist eine Vereinbarung darüber, bis zu welchem Zeitpunkt spätestens die volle Befriedigung des Klägers erfolgt sein sollte, nicht getroffen worden. Die Vereinbarung läßt sich daher nur dahin auslegen, daß dem Beklagten Gelegenheit geboten werden sollte, schon während des, mehrere Tage dauernden Entladens durch teilweisen Verkauf des Holzes Geld flüssig zu machen und hieraus den Kläger wegen der Fracht zu befriedigen. Es war lediglich ein Entgegenkommen des Klägers, daß er schon während des Löschens, also während der Ablieferung, die sich naturgemäß mehrere Tage hinzog, den teilweisen Verkauf und das Wegschaffen des verkauften Holzes gestattete und auf sein Pfandrecht an diesem verkauften und weggeschafften Holze verzichtete. Aus der von den Zeugen bekundeten Vereinbarung der Parteien läßt sich nicht entnehmen daß im übrigen an den gesetzlichen Bestimmungen etwas geändert werden sollte. Der Beklagte hatte daher nach Beendigung des Löschens, also nach Beendigung der Annahme gemäß § 436 den Kläger wegen der vollen Fracht zu befriedigen und dem Kläger stand gemäß § 440 HGB. ein Pfandrecht an dem noch nicht verkauften und weggeschafften Holze zu und er konnte es, soweit der Beklagte noch im Besitze des Holzes war, binnen 3 Tagen gerichtlich geltend machen. Die Annahme, daß der Kläger auch nach Beendigung der Löschung auf sein Pfandrecht habe verzichten wollen, ist durch nichts gerechtfertigt. Es ist zu bedenken, daß es an sich für den Kläger schon eine Gefahr war, dem Beklagten während des Löschens den Verkauf des bereits entladenen Holzes zu gestatten und insoweit auf sein Pfandrecht zu verzichten, ohne zu wissen, ob er die versprochenen Teilbeträge erhalten würde.

Berücksichtigt man dies alles, so hätte es, um einen weiteren Verzicht des Klägers auf das Pfandrecht annehmen zu können, einer zweifelsfreien Willenskundgebung nach dieser Richtung bedurft. Wenn der Beklagte das Abkommen dahin auszulegen versucht, als ob der Kläger mit dem Einziehen seiner Frachtforderung so lange zu warten verpflichtet gewesen wäre, bis er, der Beklagte, soviel Holz verkauft und soviel von den Kaufgeldern eingezogen habe, daß er die Fracht bezahlen konnte, so ist nach dem von den Zeugen bekundeten Inhalt des Abkommens davon nicht die Rede gewesen. Es ist nach der übereinstimmenden Bekundung der drei Zeugen ein Zeitpunkt, bis zu dem die volle Befriedigung des Klägers zu erfolgen hatte, nicht vereinbart worden. Folglich sollte es nach Beendigung des Löschens bei der gesetzlichen Bestimmung des § 436 und dem gesetzlichen Pfandrecht des § 440 verbleiben.

Auch darin kann dem Beklagten nicht beigetreten werden, daß der Kläger bei der gerichtlichen Geltendmachung des Pfandrechts nicht berechtigt wäre, im Wege der einstweiligen Verfügung ein Veräußerungsverbot herauszubringen. Die „gerichtliche Geltendmachung" im Sinne des § 440 Abs. 3 hätte zwar auch im Wege der Klage erfolgen können. Wie in den meisten Fällen, so hätte auch hier dieser Weg zu keinem Erfolge geführt. Denn die Gefahr, daß nach Durchführung der Klage nichts mehr von dem Gute vorhanden gewesen wäre, lag nahe. Dem Kläger war es daher nicht zu verdenken, wenn er den geeigneteren Weg der schnellen Sicherung durch einstweilige Verfügung wählte. Aus allen diesen Gründen war die Berufung zurückzuweisen."

Rechtsanwalt O. Vortisch, Berlin.

Schadenersatz wegen Auslieferung einer Schiffsladung ohne Vorlegung des Konnossements. Wer ohne Vorlegung der Konnossemente eine Schiffsladung löschen läßt, kann auf Schadenersatz in Anspruch genommen werden, wenngleich er die für ihn bestimmte Ladung bezahlt hat. Von Interesse hierzu ist der nachstehende Rechtsfall, den wir den Düsseld. Nachr. 60 entnehmen:

Die Beklagte, eine rheinische Gesellschaft in Düsseldorf, hatte von der später in Konkurs geratenen Firma St. & Co. in Düsseldorf eine schwimmende Ladung Schrot gekauft. Sie hatte die Ladung sogleich an die Firma St. & Co. bezahlt, während diese den von der Beklagten erhaltenen Kaufpreis an ihre Verkäuferin in Amsterdam zahlte und dafür das in holländischer Sprache ausgestellte Binnenschiffahrtskonnossement für die Ladung erhielt. Dieses Konnossement gab die Firma St. & Co. an das Bankhaus S. & Co. in Düsseldorf weiter als Sicherheit für einen Kredit von 30 000 RM. Infolgedessen fehlte das Konnossement, als die Schrotladung in Düsseldorf ankam. Trotzdem verstanden es die Beklagte und ihre Vertreterin, die Spedi-

tionsfirma C. & A., den Schiffer zur Einwilligung in die Löschung zu überreden. Der Schrot wurde der Beklagten zugeführt und von dieser sofort mit ihren Beständen vermischt und verarbeitet. Die Bankfirma S. & C. verlangt nunmehr von der Beklagten unter Vorlegung des Konnossements Schadensersatz aus „ungerechtfertigter Bereicherung" und unerlaubter Handlung. Klägerin behauptet, sie sei infolge Uebertragung des Konnossements Eigentümerin der Ware geworden. Sie verlangt von der Beklagten 17 000 Mk. Landgericht und Oberlandesgericht Düsseldorf haben der Klage entsprochen. Die von der Beklagten gegen das Urteil des Oberlandesgericht Düsseldorf beim Reichsgericht eingelegte Revision ist ohne Erfolg geblieben und zurückgewiesen worden.

Aus den reichsgerichtlichen Entscheidungsgründen ist folgendes von Bedeutung: Die Revision bezweifelt, daß auf dem mitgeteilten Wege das Eigentum an einem an Order lautenden Konnossement oder Ladeschein und an der Ladung habe übertragen werden können. Dieses Bedenken ist unbegründet. Ebenso wie es anerkannten Rechtens ist, daß die Rechte aus einem Wechsel durch Abtretung verbunden mit der Uebergabe des Papiers übertragen werden können, gilt das Gleiche auch für an Order lautende Konnossemente und Ladescheine. Es ist freilich zuzugeben, daß sich auf die hier geschehene Weise der dringliche Rechtserwerb an der Ladung nicht gemäß § 450 HGB. vollzieht; denn nach dieser Vorschrift hat die Uebergabe des Ladescheins dieselben dinglichen Wirkungen, wie die Uebergabe des Gutes nur dann, wenn die Uebergabe des Ladescheins an denjenigen erfolgt, welcher durch den Schein zur Empfangnahme des Gutes legitimiert wird. Hier hatte zwar die Firma St. & Co. das Eigentum an der Ladung erworben, jedoch kann sich die Klägerin für ihren Eigentumserwerb nicht darauf berufen; denn sie war in dem Ladeschein nicht bekannt. Nimmt man aber an, daß die Rechte aus dem Ladeschein durch Abtretung in Verbindung mit der Uebergabe des Papiers übertragen werden können, so ist auch die weitere Annahme gerechtfertigt, daß außer im Wege des § 450 HGB. ein Eigentumserwerb am Frachtgut rechtlich möglich ist. — Ein Eigentumserwerb der Beklagten durch Empfangnahme der Ladung hat das Oberlandesgericht wegen „Bösgläubigkeit" der Beklagten verneint. Die grobe Fahrlässigkeit der Beklagten hat es darin gefunden, daß sie von dem Vorhandensein eines Konnossements gewußt, sich um dessen Verbleib aber nicht gekümmert habe, obwohl ihr als einer Großfirma die Bedeutung eines Ladescheins bekannt gewesen sei.

Ein Rechtsirrtum ist in diesen Ausführungen des Oberlandesgerichts nicht ersichtlich. Als Vertreterin der Beklagten kommt die Speditionsfirma C & A. in Betracht, die mit der Annahme des Gutes beauftragt war. Diese Speditionsfirma hat in grobfahrlässiger Weise auf den Schiffer eingewirkt, trotz Fehlens des Ladescheins die Löschung der Ladung zu gestatten. Der böse Glaube ihrer Vertreterin ist der Beklagten mit Recht zur Last gelegt. Ladeschein und Konnossement würden ihren Wert im Handelsverkehr zu einem erheblichen Teile einbüßen, wenn man unter den vorliegenden Umständen eine Grobfahrlässigkeit der Beklagten verneinen und einen gutgläubigen Eigentumserwerb der Beklagten annehmen wollte (VI 108/27, 8. Dezember 1927.)

Verletzung eines Fahrgastes beim Landen des Motorschiffs durch den vom Festmacher an der Wurfleine zurückgeschleuderten Sandsack. Haftung des Schiffseigners — Ein Festmacher ist kein Zwangslotse. Grundsätzliche Entscheidung des Reichsgerichts vom 17. 12. 27. Anfang August 1926 beteiligte sich ein Fräulein L. an einer Fahrt des der Hafendampfschiffahrts A.-G. in Hamburg gehörenden, von einer Firma Jasper gemieteten Motorschiffes „Jan Molsen" das in Cuxhaven im alten Hafen an der Kaimauer anlegen wollte. Der von der dortigen Hafenbehörde als Festmacher für alle einlaufenden Schiffe bestellte W. erhielt von der Besatzung eine Wurfleine mit Sandsack zugeworfen, um die an dieser befestigte schwere Vortrosse herüberzuholen und festzumachen. Nach Heranholen der Trosse warf er den Sandsack mit Leine an Bord zurück. Dieser fiel nicht, wie beabsichtigt, auf das Vordeck, sondern auf das Oberdeck und verletzte die dort stehende L. Sie strengte gegen die Gesellschaft und W. als Gesamtschuldner Schadenersatzklage an, die vom L a n d g e r i c h t H a m b u r g abgewiesen wurde. Das O b e r l a n d e s g e r i c h t d a s e l b s t erklärte dagegen den Anspruch auf 1 500 Mk. Schmerzensgeld dem Grunde nach für berechtigt und entsprach der Feststellungsklage, daß beide Beklagte zum Schadensersatz verpflichtet seien. Das R e i c h s g e r i c h t wies die Revision der Beklagten zurück, mit folgenden zum Teil p r i n z i p i e l l e n E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e n : Das Berufungsgericht durfte es unterlassen, eine ausdrückliche Feststellung darüber zu treffen, in welcher Entfernung vom Kai sich das Schiff im Augenblick des Wurfes befand, wenn es sowohl für den von der Klägerin behaupteten Fall einer geringeren Entfernung wie auch für den von der Gegenseite behaupteten einer größeren ein schuldaftes Verhalten des Beklagten annehmen konnte. Das hat es ohne ersichtlichen Rechtsirrtum getan. Es hat dargelegt, daß in dem einen Fall ein Werfen des Sandsackes wegen der Möglichkeit eines Fehlwurfs schon an und für sich eine V e r l e t z u n g d e r g e b o t e n e n S o r g f a l t s p f l i c h t bedeutet habe. Für den anderen Fall hat es in rein tatsächlicher Erwägung angenommen, daß der Wurf nach den näheren Umständen, unter denen er erfolgt sei, n i c h t m i t d e r g e b o t e n e n S o r g f a l t geschehen sein könne. Von einem unglücklichen Zufall kann keine Rede sein. Die Haftung der Hafendampfschiffahrt A.-G. gründet sich auf § 3 Binnenschiffahrtsgesetzes, da der F e s t m a c h e r W. unter die S c h i f f s b e s a t z u n g zu rechnen ist, wenn er auch nicht ständig zu ihr gehörte und selbständiger Gewerbetreibender ist, denn er hatte den Weisungen der verantwortlichen Personen der Besatzung zu folgen. Nun wendet die Revision ein, das Hafenamt in Cuxhaven habe in den für anlegende Schiffe maßgebenden „Bedingungen" vorgeschrieben, daß sie sich bestimmter, von ihr zugelassener Unternehmer als Festmacher bedienen müßten, daher habe für eine entsprechende Anwendung der für die Haftung des Schiffseigners für Verschulden von Z w a n g s l o t s e n gegebenen Ausnahmevorschrift Platz zu greifen. Dem kann nicht zugestimmt werden. Der Zwangslotse ist verantwortlicher Leiter der Schiffsbewegungen, das kann aber von dem Festmacher W. nicht gesagt werden, denn er war ja, wie gesagt, den Weisungen der Schiffsführung unterworfen. Nur wenn der Schadenstiftende völlig nach eigenem Ermessen handelte, unabhängig von den Weisungen der im Dienste des Schiffseigners für die Handhabung des Schiffes verantwortlichen Personen, entfällt bei einem Zwange zur Annahme die Haftung des Schiffseigners. Das ist für das Seerecht, in welchem insoweit die gleichen Haftungsgrundsätze gelten, auch ständig anerkannt worden, soweit es sich um die Haftung des Reeders für Zwangslotsen handelte. Die Eigenschaft eines Zwangslotsen ist verneint worden, wenn zwar die Annahme eines Lotsen durch Gesetz oder Verordnung vorgeschrieben, dem Ermessen des Kapitäns es aber überlassen worden ist, ob er dem Lotsen die Führung übertragen will. (I 192/27.)

Inhalts-Verzeichnis 1927

der Zeitschrift für Binnenschiffahrt

konnte wegen Maschinendefekts noch nicht fertiggestellt werden.

Das Verzeichnis kann deshalb erst in der nächsten Nummer beigelegt werden

DIE BETRIEBSLAGE DER DEUTSCHEN BINNENSCHIFFAHRT IM MONAT JANUAR 1928

Rhein Die Rheinschiffahrt hatte während der Berichtszeit unter den Nachwirkungen der Frostperioden zu leiden. Auf dem Rhein wurden Anfang Januar durch das Frostwetter keine ernstlichen Störungen der Schiffahrt hervorgerufen, während auf dem Rhein—Herne-Kanal der Verkehr am 30. Dezember 1927 zur Einstellung gelangt war und erst am 7. d. Mts. vollständig wieder aufgenommen werden konnte. Nach dem Witterungsumschlag herrschte an den Verladestellen des Kanals ein reger Verkehr. / Der Rheinwasserstand notierte am Monatsanfang 2,12 m Cauber Pegel. Er ging zurück bis zum 6. 1. auf 1,68 m. Infolge des Tauwetters und der Niederschläge stieg der Wasserstand auf 2,52 m am 13. d. Mts. Nach einem vorübergehenden Rückgang des Wasserstandes auf 2,34 m am 17. 1. stieg der Cauber Pegel bis zum 23. d. Mts. wieder auf 2,63 m, um dann bis zum 31. d. Mts. auf 2,17 m zu fallen. Seit der Mitte des Monats konnte die Ladefläche der Kähne fast vollständig ausgenutzt werden.

Sobald Tauwetter eingetreten war, nahm das Angebot an Kahnraum außerordentlich zu und übte einen starken Druck auf die Frachtsätze aus. Die Nachfrage nach Kahnraum ist gegenüber dem Vormonat erheblich zurückgegangen. Schiffscharterungen ab Kanal kamen in den ersten Tagen des Januar nicht und ab Ruhrhäfen zu Berg nur vereinzelt zustande. Die Erzzufuhren und die Anfuhren sonstiger Güter aus Rotterdam haben sich wesentlich verringert. Infolgedessen kamen viele Kähne von Rotterdam nach der Ruhr leer zurück. Dadurch wurde das Angebot an Leerraum an der Ruhr stark vergrößert. Die Folge war, daß die Frachten zu Berg und zu Tal nachließen. Während zu Beginn des Januar für Kohlenverladungen nach Rotterdam eine Fracht von 1,40 M. je Tonne bei freiem Schleppen und 1,60 M. einschl. Schleppen erzielt wurde, betrug der Satz am 27. Januar nur 0,80 bezw. 0,92½ M. In demselben Verhältnis sind die Frachtsätze für Verladungen nach den Oberrheinhäfen zurückgegangen. Die Frachtsätze sind somit unter den wenig befriedigenden Stand des Vormonats gefallen. Die Befrachtungsmöglichkeit an der Schifferbörse Duisburg-Ruhrort ließ seit Mitte des Monats von Tag zu Tag nach. Die Kohlenverladungen für süddeutsche Rechnung waren nach dem Witterungsumschlag verhältnismäßig rege, insbesondere wurde Koks aller Sorten angefordert. Die Schlepplöhne blieben während des Januar unverändert niedrig. Obwohl eine größere Anzahl Dampfer in Reparatur gegeben wurde, mußten die in Betrieb befindlichen oft mehrere Tage warten, bis ein Schleppzug zusammengestellt werden konnte.

Im Talgeschäft Rhein-Ruhrhäfen—Rotterdam notierte die Schifferbörse am 2. Januar 1,40 M. je Tonne Ladung bei freiem Schleppen und 1,60 M. einschließlich Schleppen. Die Frachtsätze gingen bis zum 6. Januar auf 1,00 M. bezw. 1,15 M. zurück. Auf diesem Stande hielten sich die Sätze bis zum 21. d. Mts. bei freiem Schleppen und bis zum 19. d. Mts. einschließlich Schleppen. Sie betrugen seit diesem Tage im letzteren Falle bis zum 21. d. Mts. 1,12½ M. Ab 23. d. Mts. fielen die Frachtsätze auf 0,80 bezw. 0,92½ M. Für Schiffe ab Rhein—Herne-Kanalhäfen wurden seit Eintritt des Tauwetters am 6. Januar bis 14. d. Mts. 1,30 M. bezw. 1,45 M. notiert. Die Sätze fielen am 21. Januar auf 1,25 M. bezw. 1,37½ M. und ab 24. 1. auf 1,— M. bezw. 1,12½ M. Die Frachtsätze ab Rhein-Ruhrhäfen nach Antwerpen—Gent eröffneten mit 2,40 M. einschl. Schleppen am 2. Januar und gingen auf 2,0 M. seit dem 9. 1. und 1,70 M. seit dem 23. 1. zurück. Der Zuschlag ab Rhein—Herne-Kanalhäfen betrug in dem Zeitraum vom 7. bis 14. Januar 30 Pfg., vom 14. bis 21. Januar 25 Pfg. und seit dem 24. 1. 20 Pfg.

Im Verkehr Rhein-Ruhrhäfen—Mannheim betrugen die Notierungen der Schifferbörse in Duisburg-Ruhrort 1,05 M. am 9. Januar, 1,25 M. am 19., 1,— M. am 23. und 0,80 M. am 31. Januar bei ganzer Lade- und Löschzeit. Ab Rhein—Herne-Kanalhäfen wurden 15—20 Pf. mehr bezahlt. Für Tagesmieten wurden am 4. Januar 6 Pfg., am 10. Januar 4 Pfg. bei 20 Tagen Garantie Rücklieferung Ruhrort notiert.

Die Schlepplöhne haben sich in der Berichtszeit nicht verändert. Sie betrugen am 2. d. Mts. 1,— bis 1,20 M. und ab 3. d. Mts. unverändert 1,— bis 1,10 M. je Tonne Basis Mannheim, kamen also über den verlustbringenden Satz nicht hinaus.

Die Getreideankünfte in den Duisburg-Ruhrorter Häfen gingen noch unter den unbefriedigenden Stand des Vormonats zurück, sodaß die Getreideumschlagsanlagen nur in geringem Maße ausgenutzt werden konnten. Die übrigen Umschlagsanlagen waren während der Berichtszeit ebenfalls nur sehr mäßig beschäftigt, durchschnittlich etwa zu 50—60% ihrer Leistungsfähigkeit. Die im Vormonat starke Inanspruchnahme der Krananlagen ließ bei Eintritt des Tauwetters nach, da die auf die Krane gelegten Waschprodukte wieder durch die Kipper entladen werden konnten.

Mitgeteilt von der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisbg.-Wesel zu Duisbg.-Ruhrort.

Westdeutsche Kanäle Der Verkehr auf den westdeutschen Kanälen im Monat Januar litt wie in den Vormonaten unter mannigfachen Störungen durch Eis und durch den Teilstreik der Binnenschiffer indem bisher keine Aenderung der Lage eingetreten ist. Der Gesamtverkehr hat sich gegenüber dem Vormonat etwas gehoben, weil die Sperren durch Eis und Reparaturen kürzer waren als im Dezember. Die Schiffahrt auf dem Rhein—Weser-Kanal konnte am 8. Januar wieder aufgenommen werden, auf dem Dortmund—Ems-Kanal wegen des Treibeises erst am 14. Januar. Gegen Ende des Berichtsmonates wurde die Schleuse Hilter wegen dringender Reparaturarbeiten für den Schiffsverkehr gesperrt. Die Sperrung blieb jedoch ohne Einfluß auf den Verkehr, weil bei dem herrschenden hohen Wasserstand die Schiffe die Schleuse Hilter durch die Emsschleife über den Wehrrücken des Wehres Hilter umgehen konnten. Der Verkehr nach Bremen und der Unterweser hielt sich auf normaler Höhe, desgleichen der Verkehr nach dem Rhein, dagegen war der Hannover-Verkehr und der Verkehr Ruhrgebiet—Emden gering. Die Verladungen in den Zechenhäfen gingen reibungslos vonstatten. Bemängelungen über den Schleusen- und Schleppbetrieb sind nicht bekannt geworden.

Mitgeteilt vom Schiffahrtsverein für die westdeutschen Kanäle und die Weser e. V., Dortmund.

Elbe I. Unterelbe: Trotzdem in den ersten Tagen des Berichtsmonats Tauwetter eintrat, konnte der Schiffahrtsverkehr vorerst nicht wieder aufgenommen werden, denn durch den starken Frost des Vormonates war das Eis von oberhalb Hamburg bis km 403 bei Arneburg zum

Stehen gekommen und vor allem hatten sich auf der Unterelbe sehr starke Eisversetzungen gebildet, deren Beseitigung erst mit Hilfe der Eisbrecher vorgenommen werden mußte. Erst gegen Mitte des Januar wurde der Verkehr im beschränkten Maße nach den mittelelbischen und sächsischen Stationen aufgenommen, während mit Expeditionen nach der Tschechoslowakei erst in den letzten Tagen des Berichtsmonats begonnen werden konnte. Das Güterangebot war in Hamburg während des Berichtsmonats sehr schwach. Die Frachten zeigten infolgedessen eine weichende Tendenz, zumal Kahnraum genügend vorhanden war.

II. Mittelelbe. Der Magdeburger Pegel zeigte am 2. Januar +83 cm, am 10. Januar +112 cm, am 20. Januar +213 cm und am 26. Januar +158 cm Wasserstand an. / Talgeschäft. Das Geschäft hielt sich der Jahreszeit entsprechend in mäßigen Grenzen. Die Frachten zeigten trotz reicheren Kahnraumangebotes eine feste Haltung. Zur Verladung kamen in der Hauptsache Steinsalz und Kali. Berggeschäft. Der Stückgutverkehr nach Sachsen ließ sich im Berichtsmonat gut an, auch die Verladungen von Zucker, Mehl und Oel waren erheblich. Ende des Monats wurden die Steinsalzverladungen nach Böhmen wieder aufgenommen.

III. Oberelbe. Durch den Eisstand in Niedergrund hat der Schiffahrtsbetrieb auf der böhmischen Elbestrecke bis zum 24. Januar geruht und konnten erst an diesem Tage die ersten fertigbeladenen Talkähne ihre Reise antreten. / Der diesmalige besonders feste Eisstand in Niedergrund ist noch ziemlich glimpflich abgelaufen und hätte, bei einem rascherem Anwachsen des Wassers, verbunden mit Eisgang, ein unübersehbarer Schaden für die Schiffahrt im Rosawitzer Hafen entstehen können. Betroffen ist für die Schifahrt und die Bahn nur der Umschlagplatz in Laube, da sich die angestauten Eismassen auf den Umschlagplatz gelegt haben und die Aufräumungsarbeiten ca. 14 Tage in Anspruch nehmen werden, wenn die Bahn nicht energischer die Aufräumungsarbeiten vornimmt. Dieser Umschlagsplatz kommt somit zurzeit für Verladungen nicht in Frage, was aber für die Beteiligten von großem Schaden ist, da große Mengen Güter besonders für diesen Umschlagsplatz von Hamburg unterwegs sich befinden. / Die oberhalb gelegenen Umschlagsplätze in Schönpriesen und Außig stehen seit 25. 1. in Benutzung, sind aber noch nicht voll ausgenützt, da der Export noch nicht richtig im Gange ist und Importgüter auch erst langsam herankommen. Die Verladungen im Export setzen erst ein und waren nur ganz geringe Mengen bisher zu verzeichnen. Mit den Kohlenverladungen wird successive begonnen, in erster Linie für die Schiffahrtsgesellschaften. Der Wasserstand zur Aufnahme des Betriebes ist ebenfalls nicht günstig zu nennen und zeigt fallende Tendenz infolge des in den Gebirgen noch herrschenden Frostes. Am 26. 1. stand der Außiger Pegel auf + 26 cm.

Elbefrachten. Für komplette Kahnladungen erstklassiges Schwergut stellten sich die Elbefrachten für 100 kg exkl. Bugsierlöhne wie folgt:

	2. 1. 28	10. 2. 28	
Magdeburg	60	23	Pf.
Schönebeck	61	24	„
Barby	62	25	„
Aken	64	27	„
Wallwitzhafen	65	28	„
Klein-Wittenberg	72	33	„
Torgau	80	38	„
Riesa	85	43	„
Dresden	88	46	„
Laube-Tetschen	8½	4½	Kc.
Außig	9	5	„
Berlin, Kohlen ca.	75	30	Pf.
Berlin, Getreide ca.	80	36	„
Bresl., schw. Futtermittel	—	57	„
Breslau, Schwergetreide	—	62	„
Halle a. S., transito	80	60	„

Mitgeteilt vom Spediteurverein Herrmann & Theilnehmer, Hamburg.

Oder Obgleich der ganze Monat Januar verhältnismäßig mild war, konnte die Oderschiffahrt bisher noch nicht wieder aufgenommen werden. Auf Havel und Elbe ist der Betrieb schon seit dem 15. Januar wieder im Gange, und in der vorigen Woche sind auch vereinzelte Dampfer und Motorkähne von Fürstenberg aufwärts bezw. einige Kohlenkähne von Breslau zu Tal gefahren aber der Oder—Spree-Kanal ist noch vereist; die Eisversetzung unterhalb Küstrins, etwa 50 km lang, zwischen Kinitz und Peetzig (unterhalb Hohensaathen) besteht nach wie vor, die Wehre auf der oberen Oder liegen noch und Coselhafen ist unverändert zugefroren. Eine Aufnahme des Verkehrs hat erst Zweck, wenn die Wege nach Berlin und Stettin von Breslau ab frei sind, d. h. wenn bei weiter mildem Wetter seitens der Behörde im Oder—Spree-Kanal und auf der Ostoder unterhalb Küstrins das Eis gebrochen wird.

Die Ausbesserungsarbeiten an den Schleusen von Bartheln und Neißemündung bezw. Niederfinow sollen bis 15. Februar dauern.

Mitgeteilt vom Schiffahrtsverein zu Breslau e. V., Breslau.

Die Wasserstandsverhältnisse der norddeutschen Stromgebiete im Januar 1928 (Nach den an die Landesanstalt für Gewässerkunde gelangenden amtlichen Nachrichten.) Im Memel- und Pregelgebiet rief das Tauwetter, das etwa vom 9. bis zum 16. herrschte, eine Anschwellung der Wasserstände hervor. Während sie bei der Memel, wo das Wasser zu Beginn des Monats über dem Jahresmittelwasser stand, nur mäßig war, wurden die Wasserstände des Pregels, die gegen Anfang Januar unter dem Mittelwasser lagen, stellenweise bis auf Mittelhochwasserhöhe gehoben. Die Wasserstände der Weichsel bewegten sich im Mittelwasserbereich, ohne stärker zu schwanken. Auch im Odergebiet kamen keine bemerkenswerteren Anschwellungen vor, wenn man von den durch Eis beeinflußten Wasserständen der untersten Stromstrecke absieht. Die ungewöhnlich reiche Wasserführung der Warthe bewirkte, daß die Wasserstände der Oder, die sich oberhalb der Warthemündung vorwiegend im Jahresmittelwasserbereich bewegten, unterhalb von Küstrin zwischen Mittel- und Mittelhochwasser lagen. Im Elbegebiet rief der strenge Frost gegen Anfang des Monats niedrige Wasserstände hervor, die stellenweise im Bereich des Mittelniedrigwassers lagen. Tauwetter verursachte um den 20. eine mäßige Anschwellung, die den Mittelwasserbereich nur wenig überstieg. In den unteren Stromstrecken schwankten die Wasserstände unter dem Einfluß des Eises beträchtlicher. Havel und Spree hatten vorwiegend Wasserstände zwischen Mittel- und Mittelhochwasser. Etwa in gleicher Höhe bewegten sich die Wasserstände der Weser und Ems. Im Rheingebiet fiel infolge des trockenen Frostes in den letzten Dezember- und ersten Januartagen das Wasser kräftig, stieg aber wieder nach Eintritt von Tauwetter und stand am Ende des Monats in der Nähe des Jahresmittelwassers. Der Beckeninhalt des Edersees nahm von 135 auf 152 Milionen Kubikmeter zu. / Wie aus der Tabelle hervorgeht, ist das Monatmittel diesmal bei der Memel, Weichsel, Oder und Elbe (oberhalb der Mündung ihrer großen Flachlandnebenflüsse) dem Rhein und der Mosel kleiner und bei den übrigen angeführten Gewässern größer als der entsprechende Durchschnitt für die Jahresreihe 1896/1925. / Memel und Pregel hatten während des ganzen Monats Eisstand. Auf der Weichsel, Oder und Elbe stand das Eis meist nur in der ersten Monathälfte in den unteren Stromstrecken. Im Weser- und Rheingebiet wurde nur in den ersten Januartagen Eistreiben beobachtet.

Dr. W. Friedrich.

Wasserstände im Januar 1928

Gewässer	Pegelstelle	Januar 1928			MW Januar 96/25*)	Jahresmittel 96/25*)		
		NW	MW	HW		MNW	MW	MHW
Memel	Tilsit	245	293	404	321	76	242	610
Pregel	Gr.Bubainen	154	282	448	261	68	194	448
Weichsel	Kurzebrack	158	186	227	200	25	181	526
Oder	Ratibor	120	162	246	179	80	178	601
„	Frankfurt	144	191	228	192	51	160	370
Warthe	Landsberg	139	197	229	121	—36	66	252
Netze	Vordamm	40	97	128	72	—45	28	140
Elbe	Barby	76	188	280	216	23	172	454
„	Wittenberge	247	290	366	244	43	187	441
Saale	Trotha U. P.	196	254	314	252	117	210	484
Havel	Spandau U. P.	91	126	156	101	22	74	143
Spree	Kersdorf U.P.	246	260	270	271	178	225	306
Weser	Minden	289	353	430	340	163	264	565
Aller	Westen	287	404	462	366	181	287	480
Ems	Greven	184	375	548	322	—10	168	567
Rhein	Maxau	349	381	417	394	290	429	661
„	Kaub	165	224	261	242	101	236	522
„	Köln	170	279	346	303	76	256	643
Main	Wertheim	170	238	302	211	83	158	422
Mosel	Trier	96	178	265	182	—5	101	476

*) Bei Kersdorf 1914/25

EISENBAHNFRAGEN

Verwaltungsratssitzung der Deutschen Reichsbahn. Der Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft beschäftigte sich in seiner Tagung vom 23. bis 25. Januar 1928 eingehend mit der finanziellen Lage der Gesellschaft. Er nahm davon Kenntnis, daß der Abschluß der Besoldungsreform und die Erhöhung der Ortslohnzuschläge eine weitere Steigerung der Personalausgaben bewirkt haben und daß schon eine gewisse Steigerung von Preisen für Baustoffe und Fertigerzeugnisse eingetreten ist. Die Frage der Ausgaben für Unterhaltung und Erneuerung der Reichseisenbahnanlagen und insbesondere die Frage der Deckung des Kapitalbedarfs für werbende Anlagen standen im Mittelpunkt der Erörterung. Der Verwaltungsrat wird seine Beratungen in kurzer Frist fortsetzen. Die satzungsmäßigen Wahlen wurden vorgenommen. Sie ergaben Wiederwahl der Herren Dr. C. F. von Siemens als Präsident, Staatssekretär a. D. Dr. Stieler als 1. Vizepräsident und Generaldirektor Maruice Margot als 2. Vizepräsident. In der Zusammensetzung der Ausschüsse trat ebenfalls keine Aenderung ein.

GESCHÄFTLICHE MITTEILUNGEN

Vereinigung deutscher Hafenverbände Mainz. In dem Bestreben, zu einem friedlichen Ausgleich in dem Wettbewerb zwischen Reichsbahn und Binnenschiffahrt beizutragen, veranstaltet die Vereinigung deutscher Hafenverbände am Montag, den 27. 2. 1928, nachmittags 4 Uhr im Plenar-Sitzungssaal des Reichswirtschaftsrats, Berlin, eine Aussprache über das Verhältnis der Reichsbahn zu der Binnenschiffahrt. Auf der Tagung werden sprechen: Herr Oberbürgermeister Dr. Most, M. d. R., Duisburg, über: „Die Binnenschiffahrt im Rahmen der deutschen Volkswirtschaft" und Herr Generaldirektor Schüning, Berlin, über: „Tarifhoheit und Binnenhäfen".

Vortragsabend des Deutschen Wasserwirtschaft- und Wasserkraft-Verbandes. Der Deutsche Wasserwirtschafts- und Wasserkraftverband e. V., Berlin, veranstaltet am Donnerstag, den 1. März 1928, nachm. 5 Uhr im Großen Saal des Ingenieurhauses, Berlin, Friedrich Ebert-Str. 27 einen Vortragsabend, auf dem Professor Dr. W. Koehne, Berlin, „Die Grundwasserkunde und ihre Beziehung zur Wirtschaft", Geheimer Oberregierungsrat Dr. W. Buchmann, Oberverwaltungsgerichtsrat, Berlin, „Die Behandlung des unterirdischen Wassers im preußischen Wassergesetz" erörtern werden.

Hansa-Kanalverein Ruhrgebiet e. V., Essen. In der am 27. 1. 28 in der Industrie- und Handelskammer zu Essen stattgefundenen Mitgliederversammlung konnten sehr befriedigende Mitteilungen über die Arbeiten der Zentrale in Bremen und in den angeschlossenen Gruppen, sowie über die letzte große Tagung in Harburg im Jahre 1927 gemacht werden. Das seitens des Reiches zu Anfang des Vorjahres in Verden für die Bearbeitung des Hansakanalprojekts eingerichtete Vorarbeitenamt ist in voller Tätigkeit, und man erwartet den Abschluß der Untersuchungen über die letzten Einzelheiten dieser Vorbereitung bestimmt bis Ende des laufenden Jahres. Durch den bekannten Wettlauf um manche anderen mindestens recht überflüssigen neuen Kanalprojekte werden die Bestrebungen für den Hansakanal zweifellos nicht beeinträchtigt werden. Die Notwendigkeit dieser geraden Verbindung zwischen dem Ruhrbezirk und den deutschen Seehäfen ist durch das verstärkte Vordringen englischer Kohlen, was durch die Eisenbahn nicht verhindert werden konnte, erneut klar bewiesen. Wie vorliegende Finanzangebote auf durchaus erträglicher Grundlage zeigen, bringt auch das Ausland diesem gewaltigen Verkehrsunternehmen großes Interesse und Vertrauen entgegen. Die auf der ganzen Linie des Hansakanals in Ortsverbänden zusammengeschlossenen Kreise werden daher noch im Laufe dieses Jahres mit positiven Vorschlägen an die Oeffentlichkeit treten. Zur weiteren Propagierung des Hansakanalproblems ist jetzt auch ein interessanter Film hergestellt worden, der bei der ersten Vorführung bereits lebhafte Zustimmung gefunden hat. / Die Mitgliederversammlung verstärkte den Vorstand nach Wiederwahl einer Anzahl ausscheidender Herren durch Zuwahl von Herrn Bergassessor Dr. Brandi (Dortmund). In den Zentralausschuß Bremen wurde Herr Abg. Dr. Hugo (Bochum) gewählt, der durch seine Veröffentlichungen und Vorträge über die Bedeutung des Hansakanals mehrfach hervorgetreten ist. Schließlich wurde der engere Vorstand, bestehend aus den Herren Bergassessor Otto Krawehl, Regierungsrat Skalweit, Bergassessor Rath und Verkehrsdirektor Drees, wiedergewählt.

Rheinschifahrtsverband Konstanz e. V., Konstanz. Aus dem in der Arbeitsausschußsitzung am 4. 2. 28 in Konstanz erstatteten Geschäftsbericht ist hervorzuheben, daß auch im abgelaufenen Jahre wieder praktische Fortschritte zu verzeichnen sind. So ist der in Basel erzielte Hafenumschlag von 739 840 t besonders erfreulich, da er einen bestimten Schluß zuläßt, welche gewaltige Steigerung der Güterverkehr auf dem Oberrhein erfahren wird, wenn die Stromstrecke Straßburg—Basel reguliert ist und der Schiffahrt keine Hindernisse mehr entgegenstehen, wie jetzt an der Isteiner Schwelle. Eine noch ungeahnte Steigerung wird aber dieser Verkehr erst erfahren nach der Ausdehnung des Großschiffahrtsweges bis zum Bodensee. Nach der Fertigstellung des jetzt in Angriff genommenen Baues des Kraftwerkes Niederschwörstadt wird dieser Großschiffahrtsweg auf dem Hochrhein ohne

weiteres eine Fortsetzung um 10 km erfahren. Nach den Ausführungen des Berichterstatters ist notwendig, daß in beschleunigter Weise ein Projekt zur Umgehung des Kraftwerkes Alt-Rheinfelden ausgearbeitet wird. Ist dort ein Umgehungskanal erstellt, dann wäre, nach dem inzwischen auch vollendeten Ausbau der Krafwerke Niederschwörstadt und Dogern, der Großschiffahrtsweg bis zur Aare frei. Dies wird vielfach nicht beachtet. Was der weiteren Fortsetzung des Großschiffahrtsweges bis in den Bodensee im Wege steht, sind in der Hauptsache nur künstliche Hindernisse. Bemängelt wurde, daß diesem großzügigen Projekt, von dessen Ausführung die wirtschaftliche Entwicklung der ganzen Oberrhein- und Bodenseegegend abhängt, von vielen Zeiten entschieden zu wenig Beachtung geschenkt werde. Hierin müsse eine Besserung eintreten. Der Rheinschiffahrtsverband bemühe sich zwar emsig für Aufklärung zu sorgen, aber leider hätten diese Bemühungen bis jetzt noch nicht den erhofften Erfolg gezeitigt, sonst müßte der Mitgliederbestand ein wesentlich größerer sein. Durchschlagende Erfolge seien umso mehr zu erzielen, je mehr die Bevölkerung des betreffenden Gebietes die Bestrebungen unterstütze. Ein Beispiel hierfür bilden die Erfolge der anderen weit weniger günstigen Kanal- und Schiffahrtsprojekte. Die z. Zt. innerhalb der Schweiz wegen Beseitigung von Meinungsverschiedenheiten in der Aenderung der Frage der Rheinfallumgehung und der Bodenseeabflußregulierung schwebenden Verhandlungen wurden von dem Referenten ebenso erwähnt, wie die zwischen Deutschland und der Schweiz aufgenommenen Verhandlungen über die Frage der Kostenaufbringung für die Regulierung der Rheinstrecke Straßburg—Basel. Es sei zu wünschen, daß der alten Forderung des Rheinschiffahrtsverbandes: Gleichzeitiger Ausbau der Gesamtstrecke Straßburg—Bodenee Rechnung getragen werde. Näheres über den Verlauf dieser Verhandlungen sei bis jetzt noch nicht bekannt. Herr Oberregierungsbaurat Altmayer führte aus, daß für die gesamte Strecke seit längerer Zeit die Projekte bis ins einzelne fertiggestellt und unter der badischen und schweizerischen Regierung ausgetauscht worden seien. Die Entwürfe seien durchwegs baureif und auch nach ihrer wirtschaftlichen Seite hin geprüft. Diese Prüfung habe ein sehr günstiges Ergebnis gezeitigt. Bezüglich der zwischen Deutschland und der Schweiz aufgenommenen Verhandlungen müsse er mitteilen, daß die Schweiz zunächst die Regulierung der Strecke Straßburg—Basel wünsche und daß dann erst die Bauarbeiten auf dem Abschnitt Basel—Bodensee aufgenommen werden sollen. Was den Kraftausbau der Hochrheinstrecke Basel—Bodensee betreffe, so wären die Verhandlungen hierfür ebenso im Gange, wie diejenigen für den Absatz der gewonnenen Kräfte. Die Bauarbeiten beim Kraftwerk Ryburg—Niederschwörstadt würden rüstig voranschreiten. Es könne sicher damit gerechnet werden, daß schon in der nächsten Zeit mit dem Bau eines weiteren Kraftwerkes begonnen wird. Die Diskussion gestaltete ich sehr lebhaft. Herr Reichtagsabgeordneter Diez machte einige bemerkenswerte Mitteilungen über die deutschen Wasserstraßenprojekte im allgemeinen und über die Beurteilung der Binnenwasserstraßenpolitik durch den deutschen Reichstag. Von Herren aus Württemberg und insbesondere von Herrn Oberbürgermeister Dr. Schwammberger, Ulm, ist die Dringlichkeit und Bedeutung der Neckarkanalisierung hervorgehoben worden. Bei den anläßlich der Neukonstituierung des Arbeitsausschusses vorgenommenen Wahlen sind wiedergewählt worden: als 1. Vorsitzender: Herr Kommerzienrat Dr. W. Stiegeler, Konstanz; als Stellvertretender Vorsitzender:Herr Geh. Oberbaurat Professor Dr. Rehbock von der technischen Hochschule Karlsruhe; als weitere Vorstandsmitglieder: Oberregierungsbaurat Altmayer, von der Wasser- und Straßenbaudirektion Karlsruhe; Stadtbaurat Lutz, Konstanz. Außerdem gehört dem Vorstand das geschäftsführende Vorstandsmitglied, Handelskammersyndikus Brauns an. Die diesjährige Hauptversammlung des Verbandes wird in Friedrichshafen stattfinden.

Berliner Schiffahrtsverein e. V. In der am 18. 1. 1928 unter dem Vorsitz des Herrn Meyer stattgefundenen o. G.-V. wurde dem Vorstand und der Kassenführung Entlastung erteilt. Der gesamte Vorstand wurde sodann in seiner bisherigen Besetzung einstimmig wiedergewählt. Der Verein beschloß, gegen die von der Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen beabsichtigten Schritte bezüglich Einräumung von Bauvorschriften-Befugnissen an den Germanischen Lloyd Protest einzulegen

Verein der Tarifeure. Unter dieser Firma ist in Berlin ein Fachverein für das Tarif- und Verkehrswesen gegründet worden. Der Verein bezweckt den Zusammenschluß besonders der am Tarifwesen interessierten Personen, denen durch Vorträge, Diskussionsabende, Besichtigung von Verkehrseinrichtungen usw. Gelegenheit zur Erweiterung und Vertiefung ihres Fachwissens gegeben werden soll. Ein Stellennachweis für fachlich geschulte Tarifeure ist in Aussicht genommen. In der Gründungsversammlung, die am 20. Januar im Gebäude der Industrie- und Handelskammer stattfand, wurden die Herren Löwinger (Vorsitzender), Flacke (Industrie- und Handelskammer), Körber (Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft), Maaß & Zippert in den Vorstand gewählt. Die nächste Versammlung findet in Form eines Diskussionsabends über die neue Eisenbahnverkehrsordnung am Mittwoch, den 15. Februar, 7¾ Uhr, im Sitzungszimmer 13 der Industrie- und Handelskammer Dorotheenstraße 8 statt. Gäste sind willkommen. Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind zu richten an den Schriftführer Herrn Walter Zippert, NW 40, Thomasiusstr. 19 (Moabit 9832).

Deutsche Gruppe der Internationalen Handelskammer. Am 20. 1. 28 fand die 2. Mitgliederversammlung der Deutschen Gruppe der Internationalen Handelskammer in Berlin statt. Auf der Tagesordnung stand an erster Stelle ein Vortrag des Präsidenten der I. u. H.-K., Dr. A. Pirelli, Mailand, über „Aufgaben und Tätigkeit der Internationalen Handelskammer". Dem Geschäftsbericht folgte ein Vortrag des stellv. Vorsitzenden der Deutschen Gruppe Herrn Abr. Frowein (Elberfeld) über internationale Handelsschiedsgerichtsbarkeit.

PERSÖNLICHES

Am 13. Februar 1928 vollendete der Geh. Baurat, Prof. Dr. Ing. e. h. Wilhelm Cauer, ord. Mitglied der Akademie des Bauwesens, sein 70. Lebensjahr. In den Kreisen der Binnenschiffahrt ist Cauer vor allem bekannt geworden als Verfasser des Buches über: „Massengüterbahnen", das er im Jahre 1909 mit Rathenau herausgab.

Zum Nachfolger des aus dem Amte scheidenden Oberbürgermeisters Dr. Kutzer, Mannheim, ist der bisherige Oberbürgermeister von Kiel, Dr. Heinerich, zum Oberbürgermeister von Mannheim gewählt worden.

Am 3. Februar 1928 verschied in Berlin-Dahlem der Wirkl. Geheime Rat, Staatssekretär a. D. Otto Rüdlin in fast vollendetem 67. Lebensjahr. In seiner Eigenschaft als Präsident der Reichsbahndirektion Berlin war Rüdlin von 1910 bis 1917 Vorsitzender der Ständigen Tarifkommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten.

BUCHBESPRECHUNGEN

Der Güterverkehr und seine Veränderungen in der Nachkriegszeit. (Sonderheft 5 der Vierteljahrshefte zur Konjunkturforschung.) Herausgegeben vom Institut für Konjunkturforschung. 1928. Verlag von Reimar Hobbing in Berlin SW 61. Preis RM. 7.50.

Zu dem Problem über Ursache und Wirkung der technischen Revolution in Deutschland, wie sie ähnlich noch nicht erlebt wurde, bringt das Institut für Konjunkturforschung als Sonderheft 5 zu den Vierteljahrsheften zur Konjunkturforschung diese Veröffentlichung von weitgehender Bedeutung. Neben Industrie, Landwirtschaft und Handel werden insbesondere die speziell am Verkehr interessierten Kreise aus dieser wertvollen Arbeit Nutzen ziehen, wird doch darin den Ursachen der Veränderungen im Güterverkehr nachgegangen, die zum Teil auf die Fortschritte der Technik und der zunehmenden Zusammenballung von Industrie und Bevölkerung, zum anderen Teil auf die Veränderungen der Absatz- und Bezugsgebiete zurückzuführen sind. — Die Untersuchung wird sowohl als Rückblick auf die bisherige Entwicklung wie besonders als Ausblick auf die Entwicklungsrichtung der Zukunft allen beteiligten Kreisen reiche Anregung bieten.

Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1927. Herausgegeben vom Statistischen Reichsamt, Berlin. Sechsundvierzigster Jahrgang 1927. Verlag von Reimar Hobbing in Berlin SW 61, 1927. Preis in Ganzleinen geb. RM. 6,80. 800 Seiten.

Das vom Statistischen Reichsamt herausgegebene Statistische Jahrbuch für das Deutsche Reich ist im Verlag von Reimar Hobbing in Berlin SW 61, Großbeerenstraße 17 in einer neuen Ausgabe für das Jahr 1927 erschienen. Der neue Jahrgang dieses allgemein geschätzten Nachschlagewerkes trägt wieder in ganz besonderem Maße der Aufgabe des Jahrbuchs Rechnung: ein Nachschlagewerk über alle wichtigen wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und politischen Verhältnisse des Reichs, zu sein. Es ist wiederum stark erweitert und vielfach verbessert worden. Vorangestellt sind dem Tabellenwerk erstmalig „Allgemeine geographische Angaben für das Deutsche Reichsgebiet“, die Aufschluß geben über Deutschlands wichtigste Berge, Flüsse und Seen, seine klimatischen Verhältnisse und seine Bodenschätze. Eine Bereicherung hat die Neuausgabe sodann erfahren durch die Aufnahme der ersten Reichsergebnisse der Berufszählung sowie der landwirtschaftlichen und gewerblichen Betriebszählung vom Jahre 1925, ferner der Ergebnisse der im gleichen Jahre durchgeführten Produktionserhebungen. Neu aufgenommen ist ein Abschnitt „Wohlfahrtspflege“ mit Angaben über die öffentliche Fürsorge in deutschen Großstädten. / Da das Jahrbuch erfahrungsgemäß sehr bald vergriffen sein wird, empfiehlt es sich, Bestellungen umgehend vorzunehmen.

Die Abschätzung des Wertes von Frachtschiffen auf Grund technischer Einzelheiten und der Lage des Schiffsmarktes. Von Dr. Ing. Carl Commentz, Hamburg, 1927. Verlag der Schiffahrts-Druckerei Schroedter & Hauer, Hamburg 11. 66 S., 8 Abbildungen. Preis RM. 3.—.

Das Büchlein ist die Frucht eingehender Beschäftigung mit dieser Materie und enthält die Ergebnisse systematischer Untersuchungen über die Einwirkung technischer Zusammenhänge und der Lage des Schiffsmarktes auf den Wert von Schiffen. Der Verfasser untersucht die Zusammenhänge zwischen Größe und Preis, Geschwindigkeit, Brennstoffverbrauch sowie Laderaum und Preis; ferner die Beziehungen zwischen Alter, Instandhaltung und Preis. Des weiteren wird die Frage von Alter und Buchwert sowie der Abbruchswerte von Schiffen besprochen. Der Verfasser betont dabei, daß eine gute Schätzung sich neben der Berücksichtigung dieser technischen Momente auf genaue Kenntnis der jeweiligen Lage des Schiffsmarktes stützen muß. Das Büchlein wendet sich in erster Linie an Reeder, Makler und Versicherer, doch werden die rein technischen Zusammenhänge als Verhältniswerte auch für die Erbauer von Schiffen von großem Interesse sein.

Vermietung einer bemannten Schute, insbesondere in den Häfen von Hamburg, Altona und Harburg. Arbeitsrechtliche Betrachtung. Von Dr. jur. Werner Jaerisch, Richter in Hamburg. Otto Meißners Verlag, Hamburg 1927. Preis geheftet RM. 1.50. 44 Seiten.

Der Verfasser untersucht die arbeitsrechtlichen Beziehungen der Schutenbemannung zum Vermieter bezw. Mieter der Schute. Das erste Kapitel behandelt die Rechtsverhältnisse bei Vermietung einer fremdbemannten Schute: Rechtsstellung des Schiffers im Mieterbetrieb im allgemeinen — Pflicht des Schiffers zur Arbeit auf fremden Schuten — Annahmeverzug des Mieters — Ueberarbeit des Schiffers. In dem zweiten Kapitel werden die arbeitsrechtlichen Verhältnisse für den Fall der Vermietung einer selbstbemannten Schute besprochen: Die Rechtsnatur des Vertragsverhältnisses als gemischter Vertrag (Sachmiete, Dienstvertrag, Arbeitsvertrag) bei Vorherrschen der die Sachmiete betreffenden Rechte — die hieraus entspringende gerichtliche Zuständigkeit, Regelung des Annahmeverzuges des Mieters und der arbeitsrechtlichen Bestimmungen im einzelnen. Den Schluß bildet die Wirkung der allgemeinverbindlichen Tarifsatzung.

Rheinschiffahrtstag 1927. 50jähriges Jubiläum des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen. Preis Mk. 2.65. Rhein-Verlag, Duisburg.

Ueber die 50 Jahrfeier des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen und dem Rheinschiffahrtstag am 6. Oktober 1927, die in Z. f. B. 11/1927, 516 ff. bereits eingehende Würdigung gefunden hat, ist ein Büchlein erschienen, das den Verlauf der gesamten Veranstaltung, und zwar die Vorstands- und Ausschußsitzung am 5. Oktober, die Mitgliederversammlung am 6. Oktober vorm. 9 Uhr, den Festakt im Stadttheater und das gemeinsame Festessen eingehend dargestellt. Das Heft enthält alle während der Veranstaltung gehaltenen Ansprachen. Auch der in Z. f. B. 11 1927 veröffentlichte Festvortrag von Geheimrat Koenigs, Berlin, über „Verkehrspolitik“ ist wiedergegeben. Im Zusammenhang mit den kürzlich aufgenommenen Verhandlungen über das Verhältnis zwischen Eisenbahn und Wasserstraße stellt dieser Vortrag eine grundlegende Arbeit dar, deren Studium sehr empfohlen werden kann.

Westdeutscher Schiffahrts- und Hafen-Kalender 1928. Herausgegeben von Dr. Walter Schmitz, Duisburg. 4. Auflage. „Rhein“-Verlags-G. m. b. H., Duisburg.

Taschen-Kalender für die Rheinschiffahrt 1928. Schiffahrts-Kalender für den Rhein, Main, Neckar und Rhein—Herne-Kanal. Begründet von Geh. Baurat Schmitt, fortgeführt von Regierungsbaurat Pabst, Worms, unter Mitwirkung von Oberingenieur Zilcher, Duisburg-Ruhrort. Verlag von J. Diemer, Mainz. Preis in Leinen geb. RM. 5.50.

Die 4. Auflage des Westdeutschen Schiffahrts- und Hafen-Kalenders weist gegen die ersten drei Auflagen verschiedene Verbesserungen auf. So ist auf Wunsch aus Schifferkreisen vor dem ersten Hauptteil ein Tageskalender eingefügt worden, auf dem ausreichend Platz zu Notizen über Frachtnotierungen, Termine usw. vorhanden ist. Der Inhalt ist, wie bei den früheren Auflagen, durchgesehen und nach dem neuesten Stande berichtigt und ergänzt worden; insbesondere ist hier auf die Tarife für die Schiffahrtsabgaben auf den westdeutschen Kanälen hinzuweisen, die starke Aenderungen erfahren haben. Neu sind: Das internationale Uebereinkommen über die Eichung der Rheinschiffe, daß am 1. Oktober d. Js. in Kraft getreten ist, ferner die Arbeits- und Lohntarife in der Rheinschiffahrt und der Rhein- und Mainsteuerleutetarif, sowie die Seewasserstraßenordnung vom 31. März d. Mts., die an die Stelle der bisherigen Schiffahrtspolizeiverordnung für die Ems von Halte abwärts bis in die See getreten ist. Auch die neuen Arbeits- und Lohnbedingungen für die Weserschiffahrt haben Berücksichtigung gefunden. / Mit seinem sorgfältig auf Grund jahrzehntelanger Erfahrungen zusammengestellten und bewährten Inhalte wird sich auch die neue Ausgabe des Taschen-Kalenders für die Rheinschiffahrt wieder als wertvolles Nachschlagebuch über alle Rheinschiffahrtsfragen bestens bewähren.

Ruhrkohlenbergbau, Transportwesen und Eisenbahntarifpolitik. Eine geschichtliche Betrachtung. Von Oberregierungsrat a. D. Dr. jur. E. Adolph, Reichsbahnoberrat (Essen). Verlag Julius Springer, Berlin, 1927. Preis RM. 10.—.

Ausgehend von der wirtschaftlichen Entwicklung des Ruhrkohlenbergbaues schildert der Verfasser die Entwicklung des Transportwesens im Ruhrgebiet, wobei dem westdeutschen Wasserstraßenwesen besonderes Augenmerk zugewandt wird. Ein besonderer Abschnitt ist der Entwicklung des Eisenbahngütertarifwesens in Deutschland gewidmet. Der vierte Abschnitt behandelt die Entwicklung der Ruhrkohlentarife im besonderen, getrennt nach innerdeutschem Verkehr und Verkehr mit außerdeutschen Eisenbahnen. / Die Arbeit wird dem Verkehrsfachmann interessante Aufschlüsse und wertvolle Anregungen geben und ihren Zweck erfüllen, „Vergangenes der Gefahr der Vergessenheit zu entreißen, aber auch die heutigen einschlägigen Verhältnisse im Ruhrkohlenbergbau auf Grund ihrer historischen Entwicklung zu erklären.“

Der Elbhandel und die Elbhandelspolitik bis zum Beginn des 19. Jahr-

hunderts. Von Dr. Alfred Wieske. Verlag: H. Mayers Buchdruckerei, Halberstadt. Preis brosch. RM. 7,50.

Die vorliegende, in der Sammlung der von Prof. Dr. Aubin, Halle, herausgegebenen „Beiträge zur mitteldeutschen Wirtschaftsgeschichte und Wirtschaftskunde" erschienene Arbeit hat sich zur Aufgabe gestellt, ein Bild der Entwicklung des Elbhandels und der Elbschiffahrt bis zur Elbschiffahrtsakte von 1821 zu geben. Die Untersuchung beschäftigt sich überwiegend mit der Elbhandelspolitik, erst am Ende jedes der drei Abschnitte (Der Elbhandel bis zum 13. Jahrhundert, der Elbhandel im Zeichen der Stadtwirtschaftspolitik, der Elbhandel im Zeichen der Territorial-Wirtschaftspolitik) wird ein Bild von der tatsächlichen Lage des Elbhandels an Hand der festgestellten Ergebnisse und vorhandener zeitgenössischer Zeugnisse gegeben. / In der wissenschaftlichen Gründlichkeit zeigt die vorliegende Arbeit die Vorzüge einer Dissertation, ohne im übrigen von den bekannten Nachteilen der „Doktorarbeiten" Zeugnis abzulegen. Man merkt das persönliche Interesse, mit dem sich der Verfasser in die Materie vertieft hat.

Lübecker Hafen- und Handelskalender 1928.

Der aus 12 Monatsblättern bestehende Wandkalender enthält durchgängig neue, nach den verschiedenen Gesichtspunkten gruppierte Hafenaufnahmen: Die verschiedenen Hafenbezirke mit den einzelnen Verladeplätzen der Küsten-, Kopenhagen-, Stockholm-, Finnland-, Livland-, Lettland- und Rußland-Tourdampfer der einzelnen Reedereien. An Hand der Einzelblätter gelangen wir in den Stadt- und den Hansahafen, zum Kulenkamp- und zum Behnkai, in den Umschlaghafen mit den großen Kohlenladekränen, wir sehen vor uns das Lagerhaus mit der pneumatischen Saugeheberanlage und sehen Schiff an Schiff gedrängt an den Umschlagsstellen von Eisenbahn zu Schiff und von Land zur See. Dazu bringen die einzelnen Blätter Auszüge aus Werken heimischer Dichter unter dem Titel: „Was die Dichter über Lübeck sagen".

Der Volkswirt. Von Geh. Reg.-Rat Professor Dr. Hermann Schumacher, Berlin-Steglitz, Merkblatt für Berufsberatung der Deutschen Zentralstelle für Berufsberatung der Akademiker e. V. Verlag Trowitzsch & Sohn, Berlin SW 48. Preis RM. 0,40.

Die Schumacher'schen Ausführungen, in Sonderheit sie darauf hinauslaufen, daß für die Eignung des Volkswirts für die Praxis mehr als in jedem anderen Beruf individuelle Voraussetzungen von ausschlaggebender Bedeutung sind, haben gerade in der Entwicklung des Arbeitsmarktes für Volkswirte während der letzten Jahre eine weitgehende Bestätigung erfahren. Die Darlegungen sind fernerhin ein weiterer Beleg dafür, daß gerade die praktischen Volkswirte, die in zahlreichen Sparten ihres Tätigkeitsgebiets auf besondere organisatorische Fähigkeiten angewiesen sind, in der Gesamtheit ihres Berufsstandes sich nur sehr schwer organisieren lassen. Der Reichsverband der Deutschen Volkswirte e. V. hat es wohl erreicht, „einen beträchtlichen Teil der volkswirtschaftlichen Fachbeamten zusammenzufassen". Ein großer Teil der führenden Volkswirte steht dem Verbande aber ablehnend gegenüber, sodaß er keinesfalls als eine Gesamtorganisation des Berufes bezeichnet werden kann.

Wirtschaft, Parlament und Gesetzgebung im Jahre 1927. Jahresbericht des Hansa-Bundes für Gewerbe, Handel und Industrie, Berlin.

Der Bericht, der auf Anforderung seitens der Geschäftsführung des Hansa-Bundes, Berlin NW 7, Dorotheenstr. 36, kostenlos zur Verfügung gestellt wird, enthält neben einer kurzen Darstellung der umfassenden wirtschaftspolitischen Tätigkeit des Bundes und interessanten Hinweisen auf die außerordentliche Entwicklung und Festigung der Bundesorganisationen vor allen Dingen eine eingehende tabellarische Uebersicht über die Arbeit des Reichstags auf wirtschaftspolitischem Gebiet und über die im Jahre 1927 im Reichsgesetzblatt veröffentlichten, die Wirtschaft betreffenden Gesetze, Verordnungen und gesetzlichen Durchführungsbestimmungen.

Jahresbericht der Abteilungen Volkswohlfahrt, Landwirtschaft und Forsten, Arbeitsamt und Sozialversicherung der Regierungskommission des Saargebietes, 1926.

Der Jahresbericht enthält in Abteilung 1 „Volkswohlfahrt" Angaben über die Bevölkerungsbewegung und allgemeine Gesundheitsverhältnisse für das Jahr 1926, über Versorgungs- und Gesundheitswesen, Wohlfahrts- und Armenpflege, Fürsorgeerziehung und Anstaltswesen. Abteilung 2 bringt eine Uebersicht über Landwirtschaft und Veterinärwesen des Saargebietes. Abteilung 3 enthält verschiedene Angaben bezüglich des Forstwesens. Die Abteilung 4 „Arbeitsamt" unterrichtet über die Entwicklung am Arbeitsmarkt auf dem Gebiete des Arbeitsnachweiswesens, der Arbeitslosenfürsorge, Arbeitsgerichte, Entwicklung der Löhne sowie Angaben über Arbeitskämpfe. In einer weiteren Unterabteilung wird über die Tätigkeit der Arbeitskammern berichtet. Abteilung 5 bringt reichhaltige Angaben aus dem Gebiet der Sozialversicherung. Die letzte Abteilung 6 gibt Aufschluß über Personal- und Rechnungswesen.

FIRMENNACHRICHTEN

Kölner Reederei A.-G., Köln, Bayenstr. 65. Das Grundkapital wurde um 800 000 RM. erhöht und beträgt jetzt 1,6 Millionen RM.

Heilbronner Schiffahrts-Commissariat Emil Hoffmann. Zweigniederlassung Mannheim. Geschäft mit Firma Heilbronner Schiffahrts-Commissariat Erich Hoffmann ist auf Erich Hoffmann, Schiffahrtskommissar, Mannheim, übergegangen.

Erste Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft, Wien. Presse-Nachrichten zufolge wird die Gesellschaft für das abgelaufene Geschäftsjahr eine höhere Dividende verteilen. Die in Börsenkreisen kursierenden Schätzungen bewegen sich zwischen 7 und 8 Schilling (i. V. 6) Dividende.

Hafenagentur-Frei-Weinheim m. b. H., Frei-Weinheim, Hessen. Das Stammkapital wurde auf 5000 RM. erhöht. Weiterer Geschäftsführer ist Dr. Fritz Pricken. August Lahr, Prokurist der Firma G. L. Kayser, Speditions- und Schiffahrtsgesellschaft m. b. H. in Mainz, ist Prokura erteilt.

Osthafen-A.-G., Regensburg. Die Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1926 schließt einschließlich eines Verlustvortrages aus 1925 (13 750,98) mit einem Verlust von 29 917,06 M. ab.

Hafenumschlags G. m. b. H., Hamburg, Trostbrücke 1. Der Sitz der Gesellschaft wurde von Hamburg nach Königsberg/Pr. verlegt. Die Firma lautet nunmehr: Reisebüro der Hamburg—Amerika-Linie G. m. b. H. Die Vertretungsbefugnis des Geschäftsführers I. H. F. Lüthje ist beendet. Edmund Weitzenbauer ist zum Geschäftsführer bestellt worden.

Hafenbetrieb und Ewerführerei G. m. b. H. Hamburg, Vorsetzen 42. Das Standkapital wurde um 19 000 RM. auf 20 000 RM. erhöht.

Oppelner Hafen A.-G., Oppeln. Die Bilanz der Gesellschaft wird voraussichtlich für das Jahr 1927 wieder negativ ausfallen. Das Ergebnis genügte noch nicht, um die nötigen Abschreibungen zu decken. Der in den Jahren 1912/13 von der Kattowitzer Eisenbahndirektion erbaute Oppelner Umschlaghafen vermag jährlich 600 000 bis 700 000 t umzuschlagen. Im ungünstigsten der letzten Jahre, 1925, wurden aber nur 34 000 t und im günstigsten, 1927, 86 000 t umgeschlagen. Wiederholte Eingaben an die Reichsbahndirektion Oppeln, den Oppelner Hafen auf gleiche Frachtparität mit dem Coseler Hafen zu bringen, wurden stets abgelehnt. Da auch die Oderschiffahrt Wert darauf legt, Oppeln als Sicherheitshafen zu erhalten, sollen alle Anstrengungen gemacht werden, wenigstens für eine Menge von 120 000 t Kohle und 60 000 t Erz die Frachtparität zu erreichen und dadurch die Lebensfähigkeit des Oppelner Umschlaghafens zu sichern.

„Neska" Niederländisches Schiffahrtskontor G. m. b. H., Duisburg-Ruhrort. Das Stammkapital ist um 20 000 RM. auf 24 200 RM. erhöht. Johann Marius van Driel ist durch Tod als Geschäftsführer ausgeschieden und an seiner Stelle der Direktor Karl Oppenheimer zum Geschäftsführer bestellt, mit der Ermächtigung, die Geselschaft allein zu vertreten.

Nüscke & Co., Schiffswerft, Kesselschmiede und Maschinenbauanstalt A.-G., Stettin. In der am 9. 2. 1928 stattgefundenen G.-V. wurde der Verlustabschluß für das Geschäftsjahr 1926/27 in Höhe von 182 569 M. genehmigt. Der Gesamtverlust beträgt somit 616 722 M., der auf neue Rechnung vorgetragen wird. Das Aktienkapital beziffert sich bekanntlich auf 2,4 Mill. Mark Stammaktien und auf 28 800 M. Vorzugsaktien. Es wurde mitgeteilt, daß der gesamte Aufsichtsrat wegen der Uebernahme von drei Viertel des Aktienkapitals durch die Deutsche Schiffs- und Maschinenbau A.-G. (Deschimag) Bremen sein Mandat niedergelegt habe. Im neuen Aufsichtsrat sind folgende bisherige Aufsichtsratsmitglieder vertreten: Generaldirektor Dr. Ott, Köln, Kommerzienrat Borsig, Berlin, Dr. Peill (Deichmann & Co.) Köln, Bankier Ernst Werner vom Bankhaus Schlutow, Stettin, ferner neu gewählt: Dr. Otto Fischer, von der Reichskredit-Gesellschaft, Präsident Dr. G. Kautz, Berlin, Prof. Dr. Drawe, Charlottenburg, Konsul Arthur Kunstmann, Stettin und Generaldirektor Stapelfeld, Bremen.

„Union Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft", Köln, Bayenstr. 65. Durch Generalversammlungsbeschluß ist der zwischen der Union Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft und der Kölner Reederei Aktiengesellschaft geschlossene Verschmelzungsvertrag, inhalts dessen das Vermögen der Union Seeschiffahrts Aktiengesellschaft im ganzen unter der Vereinbarung des Ausschlusses der Liquidation auf die Kölner Reederei Aktiengesellschaft übertragen worden ist, genehmigt worden.

Woermann-Linie, A.-G., Hamburg. Im Geschäftsjahr 1927 stellten sich die Betriebsergebnisse auf 2,90 (2,41) Mill. Mk., die sich einschließlich des Vortrages aus 1926 mit 31 708 Mk. auf 2,94 (2,44) Mill. Mk. erhöhen. Nach Abzug der Unkosten von 1,20 (1,10) verbleibt ein Ueberschuß von 1,73 (1,34) Mill. Mk., woraus für Abschreibungen 1,15 (1,06) Mill. Mk. verwendet und 7 (6) Prozent Dividende auf die Stammaktien, 5 Prozent auf die Vorzugsaktien verteilt und 8779 Mk. auf neue Rechnung vorgetragen werden sollen.

Deutsche Ostafrika-Linie, Hamburg. Im Geschäftsjahr 1927 beliefen sich die Betriebsergebnisse einschließlich des Vortrages von 30 138 Mk. aus dem Vorjahre auf 2,55 (i. V. 2,37) Mill. Mk. Nach Abzug der Unkosten mit 0,95 (1,14) Mill. verbleibt ein Ueberschuß von 1,60 (1,27) Mill. Mk., woraus für Abschreibungen 1,02 (0,99) Mill. Mk. verwendet und 7 (6) Prozent Dividende auf die Stammaktien, 5 Prozent auf die Vorzugsaktien verteilt und 8 779 Mk. auf neue Rechnung vorgetragen werden sollen.

ZEITSCHRIFTENSCHAU

Wirtschafts- und Verkehrspolitik.

Völkerbund und Wirtschaft
Von *Dr. H. A. Harder*, Hamburg („Wirtschaftsdienst“, Berlin, Nr. 47 vom 25. 11. 27).

Das Selbstkostenproblem in der Verkehrswirtschaft und der Planwirtschaftsgedanke
Von *Dr. Dr. Willi Böttger* („Technik und Wirtschaft“, Berlin, Nr. 12, Dezember 1927).

Organisationsfragen der technischen Reichsverwaltung
Von Ministerialdirektor *Gährs* („Die Bauwelt“, Berlin, Nr. 3 vom 19. 1. 28).

Das Arbeitsgebiet des Reichsverkehrsministeriums
(„Berliner Börsen-Zeitung“, Berlin, Nr. 47 u. 63 v. 1927.)

Die wichtigsten Arbeiten der Reichswasserstraßenverwaltung im Jahre 1927
Von Ministerialdirektor *Gährs* („Die Bautechnik“, Berlin, Nr. 3/4, 1927).

Reichseigene Wasserstraßen-Verwaltung. Der endlose Aktenkrieg
(„Magdeburgische Zeitung“, Magdeburg, Nr. 10 v. 6. 1. 28.)

Verwaltung der Wasserstraßen durch das Reich
Von *H. F. Fehlandt* („Rostocker Anzeiger“, Rostock, Nr. 5 vom 6. 1. 28).

Die Zersplitterung der Verwaltung. Reichswasserstraßen ein Beispiel der Zersplitterung
Von *F. M.* („Hannoverscher Kurier“, Hannover, Nr. 603 vom 25. 1. 28).

Siedlung und Wasserstraßen
(„Kölnische Zeitung“, Köln, Nr. 14a vom 8. 1. 28.)

Rationalisierung in der Binnenschiffahrt
Von Reedereidirektor *H. Etterich* („Ruhr- und Rhein-Wirtschaftszeitung“, Duisburg, Nr. 5 vom 2. 2. 28).

Einst und jetzt. Eine Lebensfrage des Partikulierschifferstandes
Von *Karl Rings*, Horchheim („Das Rheinschiff“, Mannheim, Nr. 2 vom 1. 2. 28).

Kreditprobleme der Binnenschiffahrt
Von *Dr. Gs.* („Hansa“, Hamburg, Nr. 4 vom 28. 1. 28).

Wirtschaftliche Gestaltung des Gütertransportes durch Lastkraftwagen
Von Studienrat Dipl.-Ing. *H. R. Müller*, Berlin („Fördertechnik und Frachtverkehr“, Wittenberg, Nr. 2 vom 20. 1. 28).

Die deutschen Wirtschaftsvertreter in Warschau
(„Ostdeutsche Wirtschaftszeitung“, Breslau, Nr. 45 v. 3. 2. 28.)

Das Kohlenkontingent für Polen. Soll unser Bergbau geopfert werden?
(„Der Berliner Mittag“, Berlin, Nr. 5 vom 6. 1. 28.)

Ports francs ou zones francs
Von *J. d'Keuster* („Neptune“, Anvers, Nr. 167 v. 13. 1. 28).

Von der Staatsschiffahrt. Ihre Gefahren, namentlich für Danzig
(„Danziger Zeitung“, Danzig, Nr. 5 vom 5. 1. 28.)

Internationale Schiffahrts-Subventionen
(„Kölnische Zeitung“, Köln, Nr. 20a vom 20. 1. 28.)

Rhein, Main, Donau und Nebenflüsse.

Wasserstraßenverkehr und Hafenwesen in Westdeutschland
(„Berliner Börsen-Zeitung“, Berlin, Nr. 15 vom 10. 1. 28.)

Der größte Binnenhafen der Welt Duisburg-Ruhrort
Von *Arthur Rundt* („Badische Presse“, Karlsruhe, Nr. 40/41 vom 25. 1. 28).

Der zerrissene Rhein. Eine einzige Strombauverwaltung und wo?
(„Neue Badische Landeszeitung“, Karlsruhe, Nr. 61 vom 2. 2. 28.)

Die Rheinregulierungen Straßburg und Straßburg—Basel
Von Oberregierungsrat *K. Spieß*, Karlsruhe („Das Rheinschiff“, Mannheim, Nr. 1 vom 1. 1. 28).

Der Bau des Rheinkanals
(„Badische Presse“, Karlsruhe, Nr. 34/35 vom 21. 1. 28.)

Einschränkung des Wassersportes auf dem Rhein
(„Rheinisch-Westfälische Zeitung“, Essen, Nr. 50 v. 27. 1. 28.)

Zur drohenden Einschränkung des Wassersportes auf dem Rhein
(„Rheinisch-Westfälische Zeitung“, Essen, Nr. 53 v. 29. 1. 28.)

Versagen der Interalliierten Rheinschiffahrtskommission
(„Rhein- und Ruhr-Zeitung“, Duisburg, Nr. 9 v. 5. 1. 28.)

Haltung der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt in der Frage der Surtaxe d'entrepot
(„Kölnische Zeitung“, Köln, Nr. 815a von 1927.)

Von der Bodensee-Regulierung
Von *Peter Meyer* („Schweizerische Bauzeitung“, Zürich, Nr. 26 vom 24. 12. 27).

Die Kanalisierung von Mosel und Saar
(„Trierischer Volksfreund“, Trier, Nr. 22 vom 27. 1. 28.)

Um den Schiffahrtstarif auf der Lahn
(„Rhein-Ruhr-Zeitung“, Duisburg, Nr. 56 vom 2. 2. 28.)

Rhein—Main—Donau
Von *Dr. V. Muthesius* („Berliner Börsenzeitung“, Berlin, Nr. 13 vom 8. 1. 28).

Die Großschiffahrtsstraße Rhein—Main—Donau
Von *Dr. Joseph Held* („Die freie Donau“, Regensburg, Nr. 3 vom 1. 2. 28).

Der Silo am Neckar
Von *Fritz Sartorius* („Vossische Zeitung“, Berlin, Nr. 19 vom 12. 1. 28).

Die Bauzeit des Neckarkanals
(„Schwäbischer Merkur“, Stuttgart, Nr. 50 vom 30. 1. 28.)

Vom Werden des Neckarkanals
Von Ministerialrat *Dr. Hirsch*, Mitglied des Vorstandes der Neckar-A.-G. („Süd-Westdeutschland, seine Wasserstraßen und Wasserwirtschaft“, Stuttgart, Nr. 4, Januar 28).

Zum Beginn der Bauarbeiten an den Staustufen Cannstatt und Münster
(„Süd-Westdeutschland, seine Wasserstraßen und Wasserwirtschaft“, Stuttgart, Nr. 4, Januar 28).

Die Hebung der Donauschiffahrt
(„Bayerische Staatszeitung“, München, Nr. 18 v. 23. 1. 28.)

Hansa-Kanal und Mittellandkanal.

Wie steht es mit dem Hansa-Kanal?
(„Hafen-Verkehrs-Zeitung“, Hamburg, Nr. 2 v. 13. 1. 28.)

Ein Meisterwerk deutscher Technik. Von der Inbetriebnahme des Mittellandkanals Hannover—Peine—Hildesheim
(„Hannoversche Landeszeitg.“, Hannover, Nr. 16527 v. 8. 1. 28.

Deutschlands Herz wird sich 1937 öffnen: Der Mittellandkanal, die wichtigste deutsche Wasserstraße wird dann fertig sein
(„8 Uhr Abendblatt“, Berlin, Nr. 19 vom 23. 1. 28.)

Wie stehen die Arbeiten am Mittellandkanal?
Von *Dr. Ing. Georg Sinner* („Der Deutsche“, Berlin, Nr. 11 vom 13. 1. 28).

Schlesien und der Mittellandkanal
(„Schlesische Zeitung“, Breslau, Nr. 47 vom 26. 1. 28.)

Weser.

Die Weserschiffahrt an der Jahreswende
Von *Dr. H. Flügel*, Bremen („Die Weser“, Bremen, Nr. 1 vom 30. 1. 28).

Die Bremerhavener Häfen im Jahre 1927
Von *W. Jaehne*, Bremerhaven („Die Weser“, Bremen, Nr. 1 vom 30. 1. 28).

Denkschrift über die Lage der Unterweserhäfen
(„Weser-Zeitung“, Bremen, Nr. 73a vom 1. 2. 28.)

Seewasserstraßenbeirat und Lage der Unterweserhäfen
(„Weser-Zeitung“, Bremen, Nr. 22a vom 10. 1. 28.)

Elbe und märkische Wasserstraßen.

Ostebank und Pagensand. Tagung des Bauausschusses der Unterelbe
(„Hamburger Correspondent“, Hamburg, Nr. 30 v. 18. 1. 28.)

Der Schiffsverkehr Prag—Hamburg. Eine tschechoslowakische Freizone im Hamburger Hafen
(„Prager Presse“, Prag, Nr. 21 vom 21. 1. 28.)

Nicht „Freihafenzone“, sondern Pachtgelände
(„Hamburger Fremdenblatt“, Hamburg, Nr. 24a v. 24. 1. 28.)

Fort mit der Sakrower Enge
(„Berliner Lokal-Anzeiger“, Berlin, Nr. 47 vom 28. 1. 28.)

Kampf um die Berliner Dampferstege
(„Deutsche Tageszeitung“, Berlin, Nr. 12 vom 7. 1. 28.)

Oberschlesiens Verkehrswünsche
Von *Hans Schadewaldt* („Ostdeutsche Morgenpost“, Beuthen, Nr. 18 vom 18. 1. 28).

Der Zustand der Oder. Ergebnisse und Aussichten der Oderschiffahrt
(„General-Anzeiger für Stettin“, Nr. 12 vom 12. 1. 28.)

Die Parallele zum Staudamm von Ottmachau
(„Schlesische Zeitung“, Breslau, Nr. 19 vom 11. 1. 28.)

Schiffahrt durch Breslau
(„Breslauer Neueste Nachrichten“, Breslau, Nr. 30 vom 30. 1. 28).

Der Stettiner Hafen im Jahre 1927
(„Danziger Zeitung“, Danzig, Nr. 12 vom 12. 1. 28.)

Ostpreußische Wasserstraßen.

Die Königsberger Schiffahrt im Jahre 1927
(„Königsberger Allgemeine Zeitung“, Königsberg, Nr. 32 vom 19. 1. 28.)

Schlußwort: Zur Begradigung der Gilge
Von *Hans Wille* („Königsberger Allgemeine Zeitung“, Königsberg, Nr. 26 vom 16. 1. 28).

Ostpreußische Wasserstraßenverbesserungen 1927
Von Ministerialdirektor *Gährs*, Berlin. („Königsberger Allgemeine Zeitung“, Königsberg, Nr. 54 vom 1. 2. 28).

Wasserwirtschaft des Auslandes.

Die Trockenlegung der Zuidersee
(„Deutsche Bergwerks-Zeitung“, Essen, Nr. 12 v. 14. 1. 28.)

Le canal Anvers-Gand. Le projet de la commission de grands travaux n'est pas exempt de graves critiques
(„Neptune“, Anvers, Nr. 175 vom 21. 1. 28.)

Le port de Strasbourg en 1927
(„La Journée industrielle“, Paris, Nr. 3025 vom 2. 2. 28.)

Die Organisation des französ. Credit Maritime
(„Hamburger Fremdenblatt“, Hamburg, Nr. 32a v. 1. 2. 28.)

La navigation intérieure en 1928
(„La Journée industrielle“, Paris, Nr. 3023 vom 31. 1. 28.)

Schweizerische Rheinschiffahrt und Bundesbahn
(„Düsseldorfer Nachrichten“, Düsseldorf, Nr. 30 v. 17. 1. 28.)

Bewilligung einer Nachsubvention an den Kanton Basel-Stadt für den Ausbau des Rheinhafens bei Basel-Kleinhüningen
(„Bundesblatt“, Bern, Nr. 41 vom 12. 10. 27.)

Zum Tarifkampf Triest—Hamburg
(„Basler Nachrichten“, Basel, Nr. 26 vom 26. 1. 28.)

Die Regulierung der italienisch-schweizerischen Grenzgewässer
(„Die Rheinquellen“, Basel, Nr. 1, Januar 1928.)

Verträge der italienischen Regierung mit den subventionierten Schiffahrtslinien
(„Gazette ufficiale de Regno d'italia“ Nr. 266 v. 17. 1. 28.)

Bulgarische Schiffahrtsprojekte
(„Industrie- und Handelszeitung“, Berlin, Nr. 17 v. 20. 1. 28.)

Die Tschechoslowakei und das mitteleuropäische Verkehrsnetz
Von *Dr. Franz Spina*, Arbeitsminister der tschechoslowakischen Republik. Prag („Neue Freie Presse“, Wien, vom 22. 1. 28).

La Pologne Maritime Danzig et Ddyniau
(„Neptune“, Anvers, Nr. 166 vom 12. 1. 28.)

La Pologne et la Vistule
Von *Dr. René Martial* („La Pologne“, Paris, vom 15. 1. 28).

Danzigs Handel und Verkehr der Gegenwart
Von Erster Syndikus der Handelskammer Dr. *Br. Heinemann*, Danzig („Deutsche Wirtschafts-Zeitung“, Berlin, Nr. 5 vom 2. 2. 28).

Kraftausnutzung des Dnjepr
(„Verkehrstechnische Woche“, Berlin, Nr. 5 vom 1. 2. 28.)

Derutra. Das russische Transportmonopol
Von Direktor *Ludwig Reichardt*, Köln („Kölnische Zeitung“, Köln, Nr. 84a vom 11. 2. 28).

Der Göta-Kanal (Wasserweg Gotenburg—Stockholm)
Von *Dr. G. K.* („Die Rheinquellen“, Basel, Nr. 1, Jan. 28).

Der Güterumschlag in den nordamerikanischen Seehäfen, Portland, Astoria und Vancouver
Von *E. Kautz* („Hafen-Verkehrs-Zeitung“, Hamburg, Nr. 6 vom 10. 2. 28).

Amerikanische Eisenbahnen als Reeder
(„Hamburger Fremdenblatt“, Hamburg, Nr. 21a v. 21. 1. 28.)

Amerikanische Hafenumschlagseinrichtungen für Automobile und Autoteile
Von *Dr. Ing. W. Franke*, Dresden („Werft, Reederei, Hafen“, Berlin, Nr. 3 vom 7. 2. 28).

Rechtsfragen der Binnenschiffahrt.

Unter- und Zwischenspediteur
Von *H. A. Erich Waldheim* („Hafen-Verkehrs-Zeitung“, Hamburg, Nr. 6 vom 10. 2. 28).

Die Haftung des Absenders für den durch das Gut angerichteten Schaden
Von *Dr. Senckpichl*, Werder a. H. („Hafen-Verkehrs-Zeitung“, Hamburg, Nr. 5 vom 2. 2. 28).

Zuständigkeit der Wasserpolizei. Begriff der Strom- und Schiffahrtspolizei in Preußen
Von Regierungsrat *Krebs*, Magdeburg („Preußisches Verwaltungsblatt“, Berlin, Nr. 12 vom 17. 1. 28).

Eisenbahn und Binnenschiffahrt.

Stehen wir vor dem Frieden zwischen Reichsbahn und Binnenschiffahrt?
Von *Dr. H. Bartsch*, Mannheim („Das Rheinschiff“, Mannheim, Nr. 1 vom 1. 1. 28).

Der Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt
Von *Dr. Ernst Krüger* („Welt des Kaufmanns“, Hamburg, Nr. 2, November 1927).

Was die Oderschiffahrt fordert.
(„General-Anzeiger für Stettin“ Nr. 15 vom 15. 1. 28.)

Noch einmal „Die Oderschiffahrt“
(„General-Anzeiger für Stettin“ Nr. 32 vom 1. 2. 28.)

Oppeln fordert Frachtparität mit Cosel
(„Ostdeutsche Morgenpost“, Beuthen, Nr. 33 vom 2. 2. 28.)

Bahnfrachtermäßigung und Oderschiffahrt
(„Schlesische Zeitung“, Breslau, Nr. 16 vom 9. 1. 28.)

Eisenbahnfragen.

Güterverkehr und Wirtschaft
Von Reichsbahndirektor Geh. Regierungsrat *Sommerlatte*, Berlin („Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen“, Berlin, Nr. 51/52 vom 22.-29. 12. 27).

Der Gütertarif der deutschen Eisenbahnen, insbesondere der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft
Von Reichsbahndirektor *K. Spieß*, Berlin („Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen“, Berlin, Nr. 5/6 vom 2. und 9. 2. 28).

Einiges zu den Kritiken an der Neuordnung des Normalgütertarifs vom 1. 8. 27
Von Reichsbahnrat *Dr. Schubert*, Elberfeld („Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen“, Berlin, Nr. 4 vom 26. 1. 28).

Bedrängte Reichsbahn
(„Industrie- und Handelszeitung“, Berlin, Nr. 30 v. 4. 2. 28.)

Beginn des Kampfes um eine Gütertariferhöhung
(„Deutsche Bergwerks-Zeitung“, Essen, Nr. 20 v. 24. 1. 28.)

Verkehrswerbung der Reichsbahn in Worten und in Werken
(„Rhein.-Westfälische Zeitung“, Essen, Nr. 58 vom 1. 2. 28.)

Das Reichsbahnmonopol
(„Leipziger Neueste Nachrichten“, Leipzig, Nr. 19 v. 19. 1. 28.)

Eisenbahn und Straße
Von Prof. *G. Andreae*, Zürich („Schweizerische Bauzeitung“, Zürich, Nr. 22 vom 26. 11. 27).

Reichsbahnfinanzen
(„Der deutsche Volkswirt“, Berlin, Nr. 53, September 27.)

Die Seehafentarifpolitik, ihre Ziele und Wege
Von Regierungsdirektor *Dr. Kurt Giese*, Hamburg („Archiv für Eisenbahnwesen“, Berlin, Nr. 1 von 1928).

Die Entwicklung des europäischen internationalen Frachtrechts
Von Reichsbahnrat *Dr. O. Maier*, München („Die Reichsbahn“, Berlin Nr. 2 vom 11. 1. 28).

Der Eisenbahngüterverkehr
(„Mitteilungen des Hansa-Bundes für Gewerbe, Handel und Industrie“, Berlin, Nr. 2 vom 1. 2. 28.)

Die voraussichtliche Entwicklung des Eisenbahnverkehrs
(„Württembergische Industrie“, Stuttgart, Nr. 5 v. 4. 2. 28.)

Eisenbahntariffragen zwischen Deutschland und Polen
(„Rheinisch-Westfälische Zeitung“, Essen, Nr. 45 v. 25. 1. 28.)

Die polnischen Eisenbahnen als Wirtschaftsbetrieb
Von *Dr. Maria Cremer* („Archiv für Eisenbahnwesen“, Berlin, Nr. 1, Jan.-Febr. 28).

Die Niederländischen Eisenbahnen im Jahre 1926
(„Archiv für Eisenbahnwesen“, Berlin, Nr. 1, Jan.-Febr. 28.)

Schiffbau und Wasserbau.

Dampf- oder Motorschiff
(„Hamburger Fremdenblatt“, Hamburg, Nr. 28a v. 28. 1. 28.)

Die Helling als Reparaturplatz
Von Schiffbaudirektor *G. Köster*, Stettin („Werft, Reederei, Hafen“, Berlin, Nr. 3 vom 7. 2. 28).

Rechnungsbeispiele zur kinematischen Stabilitätstheorie
Von *Dr. Ing. van den Steinen*, Bergedorf b. Hambg. („Werft, Reederei- Hafen“, Berlin, Nr. 3 vom 7. 2. 28).

Zur Frage der Kohlenstaubfeuerung in der Schiffahrt
(„Deutsche Bergwerks-Zeitung“, Essen, Nr. 11 v. 13. 1. 28.)

Der Bau des Fußgängertunnels unter der Spree in Berlin-Friedrichshagen
Von Dipl.-Ing. *La Baume* („Die Bautechnik“, Berlin, Nr. 1-3 von 1927).

Neuzeitlicher Brückenanstrich
Von Reichsbahnoberrat *Kado*, Frankfurt a. O. („Die Reichsbahn“, Berlin, Nr. 5 vom 1. 2. 28).

Zum wirtschaftlichen Wettbewerb zwischen Eisen und Eisenbeton im Brückenbau
Von *Dr. Fritz Emperger*, Wien („Beton und Eisen“, Berlin, Nr. 3 vom 5. 2. 28).

L'aménagement des chutes d'eau et les centrales hydroélectriques
Von *Thomas* („La Journée industrielle“, Paris, Nr. 3015 vom 21. 1. 28).

Bayerische Elektro-Politik
(„Der deutsche Volkswirt“, Berlin, Nr. 15 vom 13. 1. 28.)

Wasser- oder Dampfkraftwerke?
(„D. A. Z.“, Berlin, Nr. 73 vom 12. 2. 28.)

Zur Inbetriebsetzung des Kachletwerkes
(„Wasserkraft und Wasserwirtschaft“, Berlin, Nr. 3 vom 1. 2. 28.)

Die Leistungen des Kembser Rheinkraftwerkes an die Schweiz
(„Die Rheinquellen“, Basel, Nr. 1, Januar 28.)

Verschiedenes.

Hannovers Gasfernversorgung. In Verbindung mit Ruhrkoksgas
(„D. A. Z.“, Berlin, vom 1. 2. 28.)

Rivalität an der Ostsee
(„Vossische Zeitung“, Berlin, Nr. 11 vom 7. 1. 28.)

1928 Nr. 5 I. Märzheft

Zeitschrift für Binnenschiffahrt

Herausgeber: Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt e. V. Berlin NW 40 Herwarthstr. 3a
Fernsprech-Anschluss: Amt Hansa Nr. 2744, Nr. 2745 und Nr. 2755 • Telegramm-Adresse: Binnenfahrt, Berlin
Vorstand: Generaldirektor Dr. h. c. Ott, Köln / Geh. Baurat Prof. Dr. ing. h. c. de Thierry, Berlin / Staatsrat Dr. Ritter v Graßmann, München / Hauptgeschäftsführer: Syndikus E. Schreiber, Berlin NW 40, Herwarthstr. 3a

60. JAHRGANG DER MITTEILUNGEN DES ZENTRALVEREINS

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" erscheint zweimal monatl. u. ist Organ nachstehender Vereinigungen

Brandenburgischer Oder-Verein, Frankfurt a. O. / Bremer Kanal-Verein, Bremen / Deutsch-Oesterreich-Ungarisch-Schweizerischer Verband für Binnenschiffahrt / Elbe-Ostsee-Kanal A.-G. Wismar Hamburger Verein für Flußschiffahrt / Hansa-Kanal-Verein, Bremen / Intern. Vereinigung z. Förderung des Rheines bis zum Bodensee / Kanalverein Berlin-Leipzig / Küstenkanal-Verein Oldenburg Nordschweiz. Verband f. Schiffahrt Rhein-Bodensee / Pommerscher Binnenschiffahrtsverein / Schlesischer Oderverein / Südostpreuß. Kanalverein e. V. / Südwestdeutscher Kanalverein f. Rhein-Donau Neckar / Verband für Kanalisierung der Mosel u. Saar / Verband zur Wahrung der märk. Schiffahrtsinteressen e. V. / Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr e. V. / Werra-Kanalverein zur Verbindung der Weser mit Main und Donau / Weser-Bund e. V.

Schriftleitung:
Berlin NW 40, Herwarthstraße Nr. 3a
Fernruf Hansa Nr. 2744-45-55, Tel.-Adr.: Binnenfahrt



Die in der Z. f. B. zur Veröffentlichung gelangenden Aufsätze gehen in das Eigentum des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V. über. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Herausgeber keine Verantwortung Beantwortung von Anfragen und Rücksendung von Manuskripten erfolgt nur, wenn Rückporto beigefügt ist. Nachdruck einzelner Artikel ist nur mit Erlaubnis der Schriftleitung und unter Quellenangabe gestattet. **Bezugspreis** monatlich 2 Mark, nach dem Ausland monatlich 3 Mark Einzelhefte kosten 1,25 M. **Anzeigen.** Die 4 gespalt. Millimeterzeile 20 Pfg. Bei Wiederholungen Rabatt laut Tarif. Etwaiger Erscheinungsausfall infolge höherer Gewalt oder Streiks berechtigt nicht zur Rückforderung des Bezugsgeldes.

Verlag:
Insel-Zeitschriften-
Verlagsgesellschaft m. b. H.
Berlin S 14, Wallstr. 56, Fernruf F. 7 Jannowitz Nr. 4570

Kohleverflüssigung und Ferngasversorgung — Verkehrsschwankungen — 50 Jahre ständige Tarifkommission — Reichsgarantie für die Reichsbahn

Bei der Erörterung der zweckmäßigsten Gestaltung unserer Verkehrspolitik ist der Hinweis auf die steigende Verkehrskapazität der vorhandenen Verkehrsmittel in Anbetracht des Wegfalls der Kohlentransporte durch Kohleverflüssigung und Ferngasversorgung ein beliebtes Argument für den Nachweis, daß der Verkehr auch in Zukunft mit den vorhandenen Verkehrsmitteln bewältigt werden kann. In einer der letzten Nummern der „Verkehrstechnischen Woche" versucht nunmehr der bekannte Verkehrsfachmann, Ministerialrat a. D. und Reichsbahndirektor Dr. Ing. Tecklenburg, Berlin, diesem Problem zu Leibe zu gehen. Er vergleicht an Hand eingehenden Zahlenmaterials die Kosten der Gasbeförderung mit denen der Eisenbahnbeförderung und kommt zu dem Ergebnis, daß die Reichsbahn sehr wohl in der Lage sein wird, in ihren Kohlentransporten der Konkurrenz der Gasfernversorgung zu begegnen. Die Reichsbahn wird nach Tecklenburg „wohl sicher in der Richtung weitergehen müssen, die schon durch den Rummelsburger Tarif gekennzeichnet ist, und wird allgemein denjenigen Großverfrachtern, die der Reichsbahn die Durchführung der Transporte als reine Massengutbeförderung ermöglichen, weitere Tarif-Erleichterungen gewähren, die den der Eisenbahn erwachsenen betrieblichen Erleichterungen entsprechen." Nach Ansicht Tecklenburg's entfällt somit — vom rein privatwirtschaftlichen Standpunkt aus — der Anlaß, soweit es sich um die Beförderungsfrage als Teilfrage des ganzen Problems handelt, sich für die Großgasversorgung ins Zeug zu legen.

Man kann anderer Ansicht sein. Es ist noch lange nicht evident, daß sich die eben skizzierte Tarifpolitik des „gesunden Wettbewerbs der Reichsbahn mit der Lieferungsgesellschaft" in ihren Auswirkungen mit den Interessen der Gesamtwirtschaft decken und somit überhaupt sich durchführen lassen wird. Ebenso wie beim Rummelsburger Tarif wird auch bei den Tarifen, die Herrn Tecklenburg vorschweben, der Reichsverkehrsminister wohl noch ein Wörtchen mitzureden haben.

Daß auch in Reichsbahn-Kreisen der Optimismus des Herrn Tecklenburg nicht durchweg geteilt wird, zeigen die Untersuchungen des Reichsbahnrats Dr. Charitius, Essen[1]), der in dem Fortschritt der Gasfernversorgung „die Gefahr eines außerordentlichen Rückganges des Kohlentransportes und damit eines erheblichen Gewinnausfalls der Reichsbahn in drohende Nähe" gerückt sieht, und der in eingehenden juristischen Darlegungen den Beweis zu erbringen versucht, daß die Reichsbahn berechtigt ist, bei der Gestattung von Kreuzungen ihrer Anlagen Gebühren in Höhe des Frachtausfalls zu fordern.

Eine andere Frage aber ist, ob nicht die Binnenschiffahrt auf Grund ihrer a priori niedrigeren Selbstkosten in der Lage sein wird, bei der von Herrn Tecklenburg errechneten, nur noch geringen Spanne zwischen den Beförderungskosten der Reichsbahn und den Lieferkosten der Großgasversorgung neben der Ferngasversorgung zu bestehen. Das Problem ist aber, wie erst Herr Professor Dr. Hermann Großmann, Berlin, in zwei vielbeachteten Vorträgen[2]) vor kurzem dargelegt hat, noch nicht spruchreif. Nach Ansicht dieses Fachmannes wird man sich auf viele Jahre und Jahrzehnte hin-

[1]) „Gasfernversorgung und Reichsbahn". Von Reichsbahnrat Dr. Charitius, Essen. (Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, Berlin. Nr. 8 vom 23. 2. 28.)

[2]) „Moderne Methoden der Kohleverwertung". Ferngas und Kohleverflüssigung. Zwei Rundfunk-Vorträge von Dr. Hermann Großmann, a. o. Professor an der Universität Berlin. Berlin 1928. Polytechnische Buchhandlung, A. Seydel.

aus noch mit dem technischen Problem der Kohleverflüssigung beschäftigen müssen, wie auch der Durchführung des Planes, Deutschland mit Ferngas zu versorgen, noch manche Schwierigkeiten gegenüber stehen werden, selbst wenn man von den finanziellen Aufwendungen ganz absieht.

*

Die Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen gibt in den Nr. 51 und 52 vom 22./29. 12. 27 auszugsweise einen Vortrag wieder, den Reichsbahndirektor Geh. Rat Sommerlatte in der Verwaltungs-Akademie über das Thema „Güterverkehr und Wirtschaft" gehalten hat. Daß dabei auch die Binnenschiffahrt und die Wasserstraßenpolitik ihr Teil abbekommen haben, versteht sich von selbst. Es soll auf die Argumente gegen den Wasserstraßenverkehr und die Binnenschiffahrt nicht näher eingegangen werden. Sie vermögen den unbefangenen und sachverständigen Beobachter nicht zu überzeugen. Bedauerlich ist nur, daß von Verkehrsfachleuten von Ruf, die, wie Sommerlatte, eine gewisse Beachtung ihrer Auslassungen in Anspruch nehmen können, immer noch mit so fadenscheinigen Argumenten gegen die „Konkurrenz" der Eisenbahn gearbeitet wird, wie in dem genannten Vortrag bezw. Aufsatz. So z. B. wenn gesagt wird, „die Reichsbahn wird . . . . . ihre Leistungsfähigkeit auch weiter im Bedarfsfalle steigern, ganz unabhängig davon, ob die Kanäle gebaut werden oder nicht, weil die Reichsbahnverwaltung darauf bedacht ist, auch Spitzenleistungen zu übernehmen, die stets dann eintreten, wenn die Wasserstraßen infolge Frost, Zufrierens oder sonstiger Gründe die Schiffahrt verhindern". Regierungs- und Baurat Leopold hat das Problem der Verkehrschwankungen in seiner vielbeachteten Broschüre „Zur Wasserstraßenfrage"[3]), die auch Herrn Geheimrat Sommerlatte nicht entgangen sein dürfte, eingehend erörtert. Er ist dabei auf Grund umfangreicher statistischer Untersuchungen zu dem Ergebnis gekommen, daß der Tiefstand des Eisenbahnverkehrs in den Monaten Januar und Februar liegt, d. h. zu einer Zeit, wo die Kanäle vielfach durch Frost längere Zeit unbenutzbar sind. Die statistischen Feststellungen lassen nicht erkennen, daß zu dieser Zeit eine erhebliche Mehrbeanspruchung der Eisenbahn infolge des Ausfalls der Wasserstraßen stattfindet. Dagegen ist deutlich, daß die hauptsächlich durch den Ernteverkehr bedingte Spitze im Herbst denjenigen Zwangspunkt darstellt, der die erforderliche Leistungshöhe der Eisenbahn maßgebend bedingt. Es wäre nur zu wünschen, daß die Diskussion über das Für und Wider der einzelnen Verkehrsträger sich endlich einmal auf diejenigen Probleme beschränkt, die tatsächlich noch umstritten sind. Auch dem Ansehen der Taktik der Reichsbahn dürfte damit nur gedient sein.

*

Die Ständige Tarifkommission bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft beging vor kurzem die Feier ihres 50jährigen Bestehens. Der Ausschuß der Verkehrsinteressenten, der der Ständigen Tarifkommission mit beratender Stimme beigeordnet ist, zählt auch 2 Vertreter der Binnenschiffahrt zu seinen Mitgliedern. Eine Tatsache, die der Direktor bei der Reichsbahn, Lüdicke, Berlin[4]) „etwas auffallend" findet. „Die Beteiligung der Binnenschiffahrt dürfte", so schreibt Herr Lüdicke, „im Sinne der Beteiligung der Verkehrsinteressenten, also der Leute, die am Eisenbahnverkehr Interesse haben, kaum legitimiert sein, da ihr Interesse mehr negativ dahingeht, daß die Verkehrsinteressenten ihre Güter nicht auf der Eisenbahn, sondern auf dem Wasser verfrachten. Wenn die Binnenschiffer doch im Verkehrsausschuß vertreten sind, und zwar rührt diese Beteiligung erst aus der Nachkriegszeit her, so darf sie als ein Zeichen dafür gewertet werden, daß die deutsche rein sachliche Objektivität hier geradezu einen Triumpf feiert, indem sie den Vertretern von, man kann sagen was man will, mit der Eisenbahn im Wettbewerb stehenden Verkehrseinrichtungen die Möglichkeit gewährt, in das innerste Getriebe der Tarifpolitik der deutschen Bahnen hinein zu gucken." Wobei nur das eine nicht klar ist, wie man sich nicht auch durch das Abonnement der Protokolle der Ständigen Tarifkommission die Möglichkeit des Hineinguckens in das innerste Getriebe der Tarifpolitik sollte verschaffen können. Woraus aber wiederum gefolgert werden kann, daß die Beteiligung der Binnenschiffahrt im Verkehrsausschuß der Ständigen Tarifkommission wohl noch einen tieferen Sinn hat: Beizutragen zu einem gesunden Ausgleich der Interessen der beiden Großverkehrsträger — Schiene und Wasserweg.

*

Die Subskription auf die Zertifikate der Reichsbank über Vorzugsaktien der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft hat eine mehrfache Ueberzeichnung des aufgelegten Betrages (100 Millionen RM) ergeben, wobei der größere Teil in Sperrstücken gezeichnet worden ist. Ein gewiß erfreuliches Ergebnis, das besonders im Interesse der Gesamtwirtschaft nur zu begrüßen ist. Das Konsortium will daher die ihm zustehende Option auf weitere 100 Millionen Goldmark Zertifikate ausüben und den ernsthaften Zeichnern die Befriedigung aus der Option anbieten.

Der Zeichnungsprospekt enthält allerlei Wissenswertes und Interessantes über die Struktur und finanzielle Lage der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Von besonderem Interesse ist wohl die im Prospekt mitgeteilte Tatsache, daß — wie bei der im Jahre 1926 erfolgten Emmission von Zertifikaten der Reichsbank über Reichsbahn-Vorzugsaktien — auch für die neue Ausgabe eine Garantie des Reiches für eine 7%ige Vorzugsdividende gewährleistet ist. In der Oeffentlichkeit hat sich an diese Reichsgarantie keine Diskussion geknüpft. Etwas unverständlich in Anbetracht des Tintenstromes, der geflossen ist, bis man nach jahrelangem Hin und Her ein paar Millionen Mark unter dem Titel der produktiven Erwerbslosenfürsorge als Reichskredit für die Stützung des heimischen Schiffbaues gegenüber der ausländischen Konkurrenz zur Verfügung stellte.

[3]) Heft 6 der Schriftenreihe des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V., Berlin.

[4]) Entwicklung und Neuordnung der Ständigen Tarifkommission. Von Direktor bei der Reichsbahn Lüdicke, Berlin. (Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, Nr. 11 vom 17. 3. 27.)

Vorhersage des Temperaturcharakters für März 1928

nebst erläuternden Bemerkungen über die wissenschaftlichen Grundlagen der Vorhersage

Von Dr. Franz Baur, Berlin.

Die Untersuchung[1]) des Zusammenhanges des Temperaturcharakters des Monats März in Deutschland mit der Luftdruckverteilung der vorangegangenen Monate hat folgendes physikalisches Bild ergeben: Je größer der Luftdruckunterschied im Februar zwischen den niederen und höheren Breitegraden Europas, desto größer ist die Westkomponente der Luftbewegung in mittleren Breiten im Februar, desto größer ist das ostwestliche Luftdruckgefälle Innerasien—Nordatlantik im März und desto höher ist die Temperatur Deutschlands im März. Diejenigen Gebiete, in welchen der Februarluftdruck den engsten Zusammenhang (fachsprachlich: die größte „Korrelation") mit der Märztemperatur Deutschlands aufweist, befinden sich ausnahmslos an meteorologisch bedeutungsvollen Stellen: die höchste positive Korrelation dort, wo um diese Jahreszeit in den höheren Luftschichten ein Hauptgebiet von Tropikluftvorstößen liegt, nämlich über dem mittleren Mittelmeer (Rom, Malta), die Kerne negativer Korrelation dagegen dort, wo die wichtigsten Ausfalltore polarer Luftmassen sind. Der Luftdruck über dem mittleren Mittelmeer erwies sich auch im Januar von Bedeutung für die folgende Märztemperatur Deutschlands.

Die weitere mathematisch-statistische Durcharbeitung dieser Zusammenhänge gestattet, eine sog. „Beziehungsgleichung" aufzustellen, aus der der erwartungsmäßige Wert der Abweichung des Monatsmittels der Temperatur Deutschlands im März von dem entsprechenden langjährigen Mittelwert berechnet werden kann. Hieraus lassen sich dann unter Berücksichtigung des mittleren Fehlers der Beziehungsgleichung Grenzen angeben, innerhalb welcher das Monatsmittel der Temperatur im März mit einer gewissen, gleichfalls angebbaren Wahrscheinlichkeit liegen wird. Für den März 1928 ergibt sich aus den in Betracht kommenden Luftdruckwerten des Januar und Februar 1928 — wobei allerdings die letzten Februartage nicht mehr Berücksichtigung finden konnten, um die Vorhersage rechtzeitig in Druck geben zu können — als erwartungsmäßige Abweichung der mittleren Märztemperatur Deutschlands + 1,4° C. Daraus und aus dem mittleren Fehler der Beziehungsgleichung folgt, daß die mittlere Märztemperatur Deutschlands berechnet aus den Monatsmitteln der Temperatur der Orte Königsberg i. Pr., Berlin, Hamburg, Münster i. W., Leipzig, Breslau, Bamberg, Frankfurt a. M., Karlsruhe und München, mit einer Wahrscheinlichkeit von 84% zwischen 3,4° C über und 0,6° C unter der normalen Märztemperatur liegen wird. Es läßt sich aber auch die Wahrscheinlichkeit für Spielräume berechnen, deren Grenzen nicht symmetrisch zum erwartungsmäßigen Wert liegen, was für die praktische Verwendung der Methode von besonderem Wert ist. So können für den März 1928 folgende Angaben gemacht werden:

a) Die Wahrscheinlichkeit dafür, daß der März „wärmer als normal" ist, d. h. daß seine Mitteltemperatur über dem langjährigen Durchschnittswert liegt, beträgt 84%. (Entsprechend ist die Wahrscheinlichkeit für einen zu kalten März 100—84=16%.)

b) Die Wahrscheinlichkeit (Möglichkeit), daß der März sehr kalt wird, d. h. daß seine Mitteltemperatur um mehr als 3° C unter der normalen bleibt, beträgt nur $^1/_{1000}$ = 0,1%.

Um zu prüfen, ob die Sonnenflecken einen nennenswerten Einfluß auf den Temperaturcharakter des März in Deutschland ausüben, wurden die eingangs erwähnten Untersuchungen neuerdings getrennt für sonnenfleckenreiche und sonnenfleckenarme Jahre durchgeführt. Es ergab sich, daß in beiden Fällen die gefundenen Gesetzmäßigkeiten in der Hauptsache bestehen bleiben — ein neuer Beweis für die Richtigkeit der vom Verfasser aufgestellten Hypothese, daß die Zustände und Zustandsänderungen in der Erdatmosphäre selbst für die kommende Witterungsgestaltung von ausschlaggebenderer Bedeutung sind als kosmische Einflüsse. Immerhin zeigen die Korrelationsbilder für die sonnenfleckenreichen und sonnenfleckenarmen Märzmonate insofern einen Unterschied, als bei ersteren die maximale negative Korrelation über dem nördlichen Skandinavien liegt, im letzteren dagegen in zwei Teile gespalten ist, deren einer bei Island, deren anderer südlich Nowaja Semlja liegt. Es läßt sich zur Zeit noch nicht entscheiden, ob dieses Ergebnis ein zufälliges ist, oder ob hier wirklich ein ursächlicher Zusammenhang mit den Sonnenflecken vorliegt. Um sicher zu gehen, wurde jedoch, da wir gegenwärtig in einem sonnenfleckenreichen Zeitabschnitt stehen, für diesen Fall aus dem vorhandenen Beobachtungsstoff ebenfalls eine Beziehungsgleichung abgeleitet und die erwartungsmäßige Abweichung der mittleren Temperatur Deutschlands vom langjährigen Mittelwert für den März 1928 unter der Annahme eines Einflusses der Sonnenflecken berechnet. Es ergab sich + 1,1° C. Da dieser Wert nicht wesentlich von dem zuerst gefundenen abweicht, ist eine Beeinträchtigung der oben gegebenen Vorhersagen unter dem Einflusse der Sonnenflecken nicht zu befürchten.

[1]) F. Baur, Gerlands Beiträge zur Geophysik, Bd. XVIII, Heft 3 und 4, 1927.

Das Monatsmittel der Temperatur bezw. dessen Abweichung vom normalen Wert ist zunächst der wichtigste Wert zur Kennzeichnung des Temperaturcharakters eines Monats. Wenn es, wie sich das für den März 1928 als wahrscheinlich ergeben hat, nennenswert über dem Normalwert liegt, so überwiegen eben die warmen Zeitabschnitte des Monats die kühlen oder kalten hinsichtlich Dauer und Intensität, so daß der Monat den Gesamteindruck eines warmen Monats macht. Nächstdem ist es aber auch erwünscht, Aufschluß über die zeitliche Verteilung der Temperatur innerhalb des Monats zu bekommen, also darüber, ob z. B. die größte Erwärmung mehr zu Beginn oder mehr gegen Ende des Monats zu erwarten ist. Die hierzu erforderlichen ungemein ausgedehnten Untersuchungen sind noch nicht abgeschlossen; immerhin wurden aber doch schon einige Ergebnisse erzielt, die es gestatten, auch diesbezüglich wenigstens Anhaltspunkte für den März 1928 zu gewinnen.

Auf Grund dieser Ergebnisse kann aus dem Witterungsablauf vom 21.—24. Februar, der durch Ausströmen breiter Polarluftmassen aus dem Karischen Meer nach Rußland und aus dem Labradormeer nach der Mitte des nordatlantischen Ozeans, Entwicklung eines Hochdruckgebietes von Skandinavien und Mitteleuropa bis zum Ural und Druckfall bei den Azoren und Kanarischen Inseln gekennzeichnet ist, geschlossen werden, daß wir im ersten Drittel des Monats März noch mit kalten Tagen oder mindestens kalten Nächten zu rechnen haben. Von einzelnen kleinen Kälterückfällen abgesehen, wird aber der März als Ganzes betrachtet, ein warmer Monat sein.

Berlin, den 26. Februar 1928.

Interessenausgleich durch die Wasserstraßenverwaltung

Wir entnehmen die nachstehenden Ausführungen einer längeren Abhandlung, die Geh. Regierungsrat Dr. Wehrmann vor kurzem in der Ind.- u. Handelszeitung veröffentlicht hat.

Die Schwierigkeiten, welche die Organisation des Wasserstraßenverkehrs im Kriege gefunden hatte, wurden bei den Anträgen der National-Versammlung in Weimar auf Ueberführung der Wasserstraßen in die Verwaltung des Reiches besonders lebhaft betont. Nach der der Beschlußfassung zu Artikel 97 ff. der Reichsverfassung zu Grunde gelegten preußischen Denkschrift und der breiten Erörterung der vielseitigen Aufgaben der Hauptvorfluter kann aber kein Zweifel darüber bestehen, daß an eine grundsätzliche Aenderung des Aufgabengebietes der Wasserbauverwaltung nicht gedacht wurde, zumal ihr in Artikel 97, Abs. 3 die Wahrung und Förderung der wasserwirtschaftlichen und landeskulturellen Belange zur ausdrücklichen, selbständigen Pflicht gemacht wurde. Für eine Teilung der bisherigen gerade auf der zusammenfassenden Funktion beruhenden Aufgabe der Wasserstraßenverwaltung oder für ein condominium des Reiches und der Länder an diesem Besitz findet sich weder in dem Verfassungswortlaut noch in den zugrunde liegenden Materialien ein Anhaltspunkt; eine solche Zerreißung würde einen nicht zu verantwortenden Rückschritt darstellen und den Wert dieser durch lange Erfahrung bewährten Verwaltungsform zerstören. Es fehlt daher auch jeder Anlaß, daß etwa neben die Reichsbehörden zur Wahrung angeblicher Länderhoheitsrechte an den Reichswasserstraßen noch neue Landesbehörden gesetzt werden müßten.

Die Reichswasserstraßenverwaltung ist sich ihrer hohen Aufgabe voll bewußt und gewillt, in ihren Maßnahmen getreu ihrer übernommenen Tradition den bestmöglichen Ausgleich aller Nutznießer ihrer Wasserläufe in gründlicher, großzügiger Arbeit zu suchen. Das Reichsverkehrsministerium hat die verfassungsmäßige Verantwortung hierfür seit 1921 übernommen. Daß ihm von Preußen im Verfolg des vorläufigen Staatsvertrages von 1921 der unmittelbare Verkehr mit den zunächst unverändert fortarbeitenden Provinzial- und Lokalbehörden zugestanden wurde, kann keineswegs als ein besonderes Entgegenkommen gewertet werden. Denn ohne dasselbe wäre schon damals zu sachgemäßer Verwaltung kein anderer Weg möglich gewesen, als die Schaffung des reichseigenen Unterbaues, und nur mit Rücksicht auf die dadurch in dem 80% ihres Arbeitsgebietes umfassenden preußischen Wasserstraßennetz beschränkt mögliche unmittelbare Exekutive konnte die Fortführung des bisherigen Verwaltungssystems auch in den anderen Ländern für kurze Zeit geduldet werden. Aber das seinerzeit eingeräumte Minimum eigener Verwaltung ist bei weiterer Fortdauer geeignet, die Tatkraft des Reichseinflusses vollständig zu lähmen. In dieser Fachverwaltung mit ihren wechselvollen Arbeiten ist die Verfügung über das Personal von der Ortsstelle bis zur Zentrale unerläßlich. Auch Preußen hatte die sämtlichen technischen Beamten der besonderen vollen Disziplin und Verfügung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten unterstellt, wie das wohl auch ausnahmslos bei derartigen Fachbehörden geschieht; daß Preußen die wenigen der Wasserbauverwaltung überwiesenen Verwaltungsbeamten in der allgemeinen Verwaltung weiterführen ließ, hat nicht dazu gedient, diese Beamten so fest, wie es wünschenswert und nützlich gewesen wäre, mit den besonderen Aufgaben des Wasserbaues zu verbinden. Die bisherige persönliche Leitung der Strombaudirektionen durch die provinziellen Verwaltungschefs kann die Wiederherstellung des durch das Provisorium zerrissenen einheitlichen Aufbaues nicht aufhalten. Da das Wesen der Strombauverwaltung es mit sich bringt, daß sie nach allen Seiten hin mit den verschiedensten kommunalen, provinziellen und staatlichen Dienststellen Fühlung halten muß, wird ihr dieses auch mit Reichsbehörden unter eigener Leitung möglich sein. Es ist nie beobachtet worden, daß die Arbeiten der Strombauverwaltungen im Bereich und unter dem vermittelnden Einfluß ihres Oberpräsidenten wirksamer gewesen wären, als in den großen und wichtigen Gebieten, wo sie über den Provinzialbereich hinaus arbeiteten, wie z. B. bei Anlage der riesigen Stauanlagen an der Eder und Diemel außerhalb des politischen Machtbereiches ihres Chefs, bei den Arbeiten des Oberpräsidenten (Oderstrombauverwaltung) in Breslau und des Regierungspräsidenten (Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen) in Potsdam, in den Provinzen Grenzmark, Pommern, Regierungsbezirk Frankfurt a. O. Durchaus richtig ist bereits von fachkundiger landwirtschaftlicher Seite darauf hingewiesen worden, daß bei fest abgegrenzter Gegenüberstellung der die verschiedenen staatlichen Interessen vertretenden Dienststellen die Wahrung der einzelnen Wirtschaftsbelange besser gesichert ist als bei unklarer Vermischung.

Verkehrs- und Kraftwirtschaft im neuen Deutschland[1])

Von Professor Oberbaurat E. Mattern
von der Technischen Hochschule, Berlin.

Die Verkehrs- und Kraftwirtschaft findet seit Kriegsende in allen beteiligten Kreisen eine ganz besondere Anteilnahme. Dieser Gegenstand gehört in unserer inneren Politik der Gegenwart zu den brennendsten Tagesfragen.

Der Vortragende beschäftigte sich zunächst mit den 3 Fragen:

Welche Wandlungen sind in der deutschen Verkehrswirtschaft nach dem Kriege vor sich gegangen? Wie haben sie sich auf das Wirtschaftsleben ausgewirkt und wie hat man versucht, die ungünstigen Wirkungen aufzuheben oder auszugleichen?

I. Grundlegende Wandlungen in der Verkehrswirtschaft gegenüber der Vorkriegszeit.

Es sind zu nennen, wobei nur die Güterbewegung betrachtet wird:

A. Erweiterung der Verkehrsmittel.

Die Träger des Güterverkehrs sind natürliche und künstliche Wasserstraßen. Die Kanäle sind im allgemeinen Verbindungsstücke. Sie sollen die Ströme zu einem einheitlichen Netz zusammenschließen, ferner Eisenbahn, Kraftwagen Hand in Hand mit dem Ausbau der Landstraßen und Luftwege. Wir erkennen also, daß der Kraftwagen- und Flugverkehr als Neuerungen hinzugetreten sind. Beide sind stark im Aufblühen begriffen. Diese 4 Hauptverkehrsmittel stehen heute im starken Wettbewerb miteinander.

B. Aenderungen der Verkehrsgrundlagen.

a) Gebietsabtretungen durch den Krieg mit Verlust an Eisenbahnen und Wasserstraßen. Es verloren: die Eisenbahnen rd. 4000 km = 7 v. H., die Wasserstraßen 1880 km = 15 v. H. Dadurch ist das Hinterland kleiner geworden.

b) Verminderung der Gütermassen infolge Beschränkung der Erzeugung und des Verbrauchs im In- und Ausland, ferner durch Zollschranken in allen Ländern, Verminderung der Durchfuhr durch Deutschland (Umleitung), Verminderung der Ausfuhr und Einfuhr, auch über See, Verschiedenheit und Vermehrung der Währungen usw. Der Rückgang des Außenhandels ist von Einfluß, da etwa 1/3 aller Güter der Eisenbahn über die Grenze gehen.

c) Verschiebung der Verkehrsbelastung infolge Verlegung von Produktionsstätten, von wirtschaftlichem Ab- und Aufbau einzelner Landesteile. In engem Zusammenhange damit stehen:

d) Veränderungen der Einflußgebiete des Verkehrs infolge Verschiebung der Erzeugungsverfahren z. B. bei den künstlichen Düngemitteln und der vermehrten Verwendung der Braunkohle, und zwar am Gewinnungsorte, in der Kraftwirtschaft, Ausbau der Wasserkräfte usw. Damit entfällt der Transport von Kohle auf lange Strecken nach Bayern, Baden usw.

C. Verkehrstechnische Aenderungen in der Transportart:

Kohlen- und Wasserenergie wird durch den elektrischen Strom befördert. Damit werden Kohlentransporte vermindert, ebenso durch den Uebergang von der Dampfmaschine zum Motor, auch in der Schiffahrt. Verwendung von Braunkohle statt Steinkohle, Gasfernversorgung, Kohlenverflüssigung. Durch den Transport in Rohrleitungen in Form von Gas oder Flüssigkeit werden die Gütermengen der Eisenbahnen und Wasserstraßen vermindert. Ebenso fördert man Wärme billiger in Form von Koks als Steinkohle. Weitere Gründe für die Verkehrsverminderung sind:

1. Vermehrte Verarbeitung der Rohstoffe am Fundort, wohin die Industrien herangerückt sind. Das gilt besonders für Kohlen-, Eisen- und chemische Industrie.
2. Zusammenballung der Bevölkerung in den Hauptwirtschaftsgebieten und Großstädten.
3. Verbesserung der Brennstoffwirtschaft, hohe Dampfspannungen bis 100 at. Verminderung des Wärmeverbrauchs auf die nutzbare Krafteinheit.
4. Erzeugung hochwertiger Güter, auf die sich Deutschland einstellt. Das führt zur Verminderung der Massengüter für die Ausfuhr.
5. Rationalisierung, d. h. Vereinfachung der Betriebe und Einschränkung des Zwischenhandels.
6. Verminderung der Bauwirtschaft.

Das sind z. T. dauernde Erscheinungen, die aber auch in anderen Ländern zu Tage getreten sind. Ihre Wirkung dürfte sich noch steigern.

Nach den Feststellungen des Instituts für Konjunkturforschung, Sonderheft 5, 1928 ist noch folgendes zu bemerken:

Nach dem Kriege bis 1925.

Die Transportmassen haben stärker abgenommen als die erzeugten Gütermassen. Also ist die Verminderung des Verkehrs nicht unmittelbar abhängig vom Wirtschaftsleben. Die Transportmassen sind um 14 v. H. für Eisenbahnen und Wasserstraßen, Gütermassen um 1 v. H. kleiner geworden. Das hat seinen Grund darin, daß die Güter auf längere Strecken transportiert sind. Besonders ist der Nahverkehr geringer. Trotz der Verminderung der Massen ist also eine Erhöhung der Verkehrsleistungen eingetreten, weil die Transportweiten größer geworden sind. Man schätzt bei 550 Mill. t

[1]) Aus einem Vortrage im Berliner Architekten- und Ingenieurverein am 23. Januar 1928.

Gesamtverkehr in 1913 auf heutigem deutschen Gebiet den Gesamtverlust für 1925 auf 10 bis 12%, im ganzen etwa 60 Mill. t, für 1926 um ein weiteres Prozent, 1927 ist allerdings um 14% gegen 1925 erhöht (günstige Konjunktur, englischer Kohlenstreik).

D. Aenderungen organisatorischer Art

a) Uebergang der Eisenbahn in die Reichsverwaltung gemäß Art. 89 der neuen Reichsverfassung.

b) Umwandlung der Reichseisenbahn in die Deutsche Reichsbahn - Gesellschaft für Verkehr und Betrieb, nicht Eigentum. Damit wurde ein kaufmännischer Betrieb eingerichtet. Die Aufsicht durch Reichsregierung und Reichstag ist eingeschränkt, im wesentlichen auf Tariffragen.

c) Uebergang der Wasserstraßen in die Reichsverwaltung gemäß Art. 97 der Reichsverfassung. Durchgeführt in der Ministerialinstanz. Streitfrage in der Provinzial- und Ortsstelle. Widerstand der Länder, besonders Preußen und Bayern. Bedeutungsvoll, da preußische Wasserstraßen = 80 v. H. des Wasserstraßenbesitzes des Reiches. „Unhaltbarer Zustand".

d) Internationalisierung der Ströme durch das Versailler Diktat. Die deutschen Ströme außer Weser sind für Bau-, Verwaltungs- und Polizeiangelegenheiten unter internationale Kommissionen gestellt. Es fahren infolgedessen mehr fremde Schiffe, besonders auf dem Rhein.

e) Umwandlung der Verwaltung der Häfen. Aus staatlichen oder städtischen Betrieben sind A.-G. oder G. m. b. H. geworden. Betrieb nach kaufmännischen Grundsätzen (Hafenbetriebsgesellschaften)[2].

E. Belastung

der Verkehrsmittel in wirtschaftlicher Art. Eisenbahnen: Teilnahme an der Abzahlung der Kriegsschulden. Wasserstraßen: Abgabengesetz von 1911 sollte die Einträglichkeit der Wasserstraßen durch Abgabenerhebung auf den natürlichen Wasserstraßen heben. Praktisch außer Kurs gesetzt durch das Versailler Diktat, durch das der internationale Verkehr auf den deutschen Strömen freigegeben ist.

F. Wettbewerb des Lastwagenverkehrs.

Dieser Verkehr ist namentlich durch die hohen Nahtarife der Eisenbahnen befördert worden. Die Kraftwagen bis 15 t Nutzlast sind Zubringer bis auf 150 km. Man rechnete (1925) mit einem Verlust von 150 Millionen Mark im Güterverkehr. Der gleiche Jahresverlust durch den Flugverkehr wird auf 20-25 Millionen Mark beziffert. Es waren bis 1925 etwa 5 Mill. t Güter auf den Lastwagenverkehr übergegangen.

G. Steigerung der Abgabentarife infolge Teuerung des Wirtschaftslebens, wodurch notwendig eine Steigerung der Frachten herbeigeführt wurde. Die Eisenbahn verfolgt dabei den Grundsatz der Deckung der durchschnittlichen Selbstkosten durch die durchschnittlichen Einnahmen (Frachten). Dabei können einzelne Strecken sehr wohl unter Selbstkosten arbeiten, wenn es gilt, Wettbewerb zu beseitigen. Immerhin ist die Abgabenerhebung der Wasserstraßen nicht ausschlaggebend im Verhältnis zum Werte der Güter. Z. B. Abgabe = 1,5 Pf./tkm für Eisen. Bei 300 km Transport = 300 × 1,5 = 4,5 M. 1 t Eisen Wert 500 M. Belastung noch nicht 1 v. H. Auf der Wasserstraße Hamburg—Berlin etwa 0,2 v. H.

[2]) Näheres s. Mattern: „Die Bewirtschaftungsformen der deutschen Seehäfen nach dem Kriege", Schiffahrtsjahrbuch 1926. Seedienstverlag Hamburg S. 65.

II. Wirkungen dieser Umwandlung auf die Verkehrswirtschaft.

A. Finanzielle Auswirkungen.

1. Geringere Einnahmen.
2. Erhöhte Ausgaben: Durch Wiederherstellung der Fahrstraße und des rollenden Materials bei der Eisenbahn und beim Neuaufbau der Wasserstraßen. Durch Anpassung an die größeren Verkehrsmaße, sowohl bei der Eisenbahn wie besonders bei den Wasserstraßen. Klassisches Beispiel: Märkische Wasserstraßen steigend vom 200 t (Finowmaß) zum 400 t (Odermaß) auf 600 t und 1000 t Schiffsmaß der Gegenwart. Beschaffung von Großraumwagen. Verstärkung des Oberbaues und der Brücken. Einführung des elektrischen Zugbetriebes usw. bei der Eisenbahn. Dadurch, besonders durch Neubauten, starke geldliche Belastung, die bei der heutigen Kapitalknappheit und -teuerung schwer wirkt. Noch ehe das ursprüngliche Anlagekapital getilgt ist, werden immer neue Geldmittel angelegt. Starke Vermehrung der Zinsen- und Tilgungslast. Das erschwert die Rentabilität, der einmalig die Inflation sehr zu Gute gekommen ist. Das gilt immerhin auch für die Eisenbahn, wo die Bewältigung der schweren Lasten und die Einrichtung des elektrischen Fahrbetriebes große Kapitalien bedingen.

B. Gesteigerter Wettbewerb

der Verkehrsmittel. Stärkere Intensität der Verkehrsausnutzung, da die Einträglichkeit auch unter den ungünstigeren Vorbedingungen erhalten, ja gehoben werden muß. Wettbewerb umso schärfer als die Verkehrsmassen noch etwas geringer sind als vor dem Kriege.

III. Wie sucht man die ungünstigen Wirkungen aufzuheben oder auszugleichen? Im ganzen durch Verbesserungen des Betriebes, die zur Senkung der Förderkosten (Verbilligung der Frachten) führen sollen.

A. Verwaltungstechnisch.

Neuorganisation der Behörden. Einschränkung des Personals. Freiere Gestaltung des Haushaltes und des Kassenwesens, besonders bei der Eisenbahn. Anpassung der Ausgaben an die Einnahmen. Ausnutzung der Marktlage bei Beschaffungen. Genaue Statistik über alle diese Vorgänge, zur sofortigen Erkennung der Geschäftslage.

B. Verkehrstechnisch.

a) Eisenbahnen: 50—60 t Wagen Güterzüge bis 1000 t Nutzlast = Normalschiff. Damit Nutzlast

der Güterzüge um 25 v. H. erhöht, Zahl der Züge vermindert, kürzere Züge. Daneben 10 t Wagen erhalten für den kleinen Versender. Massengüterzüge und Massengüterstrecken, bei denen allerdings die völlige Ausnutzung fehlt, da meist keine Rückfracht vorhanden ist. Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit: gewöhnliche Güterzüge = 35 km/Std. Eilgüterzüge = 60 km/Std. Durchgehende Bremsen. Elektrischer Zugbetrieb.

b) Wasserstraßen. Auch die Schiffahrt strebt durch immer größere Schiffsgefäße dahin, ihre Betriebskosten herabzusetzen. Rheinschiffahrt 4 000 t-Schiff. Im Kanalbau gilt das 1 000 t-Maß als Norm. 1 200 t-Maß für den Donau—Main-Kanal und Neckar-Kanal, Lippe—Rhein-Kanal usw. Ausbau des Dortmund—Ems-Kanals für 1 500 t-Schiffe geplant. Aber auch hier Erhaltung des kleinen Kahnes für den Kleinverfrachter. Im Zusammenhang damit Vergrößerung der Kanalquerschnitte auf etwa 90 qm. Mechanische Treidelei. Grenze: Durch die Tiefe der Ströme gegeben. Rhein bis 3 m, sonst durch Regelung und Zuschußwasser höchstens 2,0 m Wassertiefe erreichbar. Zu diesen verkehrstechnischen kommen mancherlei bau- und betriebstechnische Neuerungen hinzu, um die Einrichtungen den gesteigerten Anforderungen anzupassen.

IV. Diese neue Verkehrsgestaltung hat auf den Wettbewerb zwischen Wasserstraßen und Eisenbahnen verschärfend gewirkt. Es geht vornehmlich um die Verteilung der Güter in Massen, die wie Kohle, Erze und andere Rohstoffe für die Einträglichkeit der Schiffahrt, der Eisenbahn wie der Wasserstraßen eine ausschlaggebende Rolle spielen. Der Streit spielt sich ab im Schrifttum, Verhandlungen, Reichstag, in den Landtagen usw. Auch an diese Stelle sind die Wellen geschlagen, und die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" hat viele Beiträge gebracht. In der Friedrich List-Gesellschaft sind die Verkehrsprobleme der Gegenwart vor kurzem eingehend erörtert worden. Es soll diese große Frage nur kurz besprochen werden. Im übrigen verweise ich auf mein Buch „Die Wasserstraßen, Häfen und Landeskulturarbeiten in Wirtschaft und Verkehr" Leipzig 1922.

Die Eisenbahnverwaltung hat Frieden geschlossen mit dem Lastauto und Flugverkehr über Teilung des Verkehrs und Vereinbarung über Tarife, aber nicht mit den Wasserstraßen.

1. Der Hauptstreit betrifft den Staffeltarif der Eisenbahn, der nach dem Kriege gegenüber dem früheren Kilometertarif neu eingeführt ist. Dadurch die kurzen Strecken unter 100 km bis 53% verteuert, über 1000 km Verbilligung gegen 1913. Dieser Tarif hat sich auch ungünstig für die Eisenbahn ausgewirkt, indem der Nahverkehr z. T. auf das Lastauto übergegangen ist.

2. Die Umschlagstarife mit hohen Tarifsätzen für kurze Eisenbahnanschlußstrecken; für die Schiffahrt von Einfluß, weil etwa ein Drittel ihrer Güter zugleich die Eisenbahn benutzt.

3. Die gleichmäßige Abfertigungsgebühr für alle Strecken.

Die Binnenschiffahrt bemängelt an dieser Tarifgestaltung der Reichsbahngesellschaft im wesentlichen folgende Punkte:

1. Der Staffeltarif verschiebe die Produktions- und Absatzgrundlage, also den Wettbewerb. Zu den Wasserstraßen kommen hauptsächlich die minderwertigen Güter.
2. Durch die hohen Anschlußtarife beherrsche die Eisenbahn den Anschluß der Wasserstraßen und Häfen bis auf 200 km, soweit nicht neuerdings der Autoverkehr dies tue.
3. Die Eisenbahn gewähre billige Tarife auf den unmittelbaren Wettbewerbslinien, wo Eisenbahnen und Wasserstraßen gleich laufen, um die Güter zur Reichsbahn anzuziehen bezw. ihre Abwanderung zu verhindern. Solche Ausnahmetarife entlang an den Wasserstraßen üben einen schädlichen Einfluß aus.
4. Die Ausnahmetarife für einzelne Firmen nach amerikanischem Muster z. B. beim Kohlentransport für das Großkraftwerk Klingenberg.
5. Großraumwagen und Massengüterzüge bevorzugen einseitig die Großabnehmer.

Es fallen in den Schiffahrtskreisen harte Urteile und eine scharfe Sprache über diesen Kampf der Eisenbahn, das sollte zu denken geben und man sollte die Gegenseite nicht zu sehr in Spannung setzen. Der Kampf gegen den Neubau von Kanälen wird damit begründet, daß 1. die Geldmittel dafür unwirtschaftlich angelegt seien, 2. die Kanäle die Wirtschaftlichkeit des deutschen Verkehrswesens zu erschüttern drohen. In diesen beiden Behauptungen liegt eigentlich ein Widerspruch; ein Unternehmen, für welches Geld unwirtschaftlich aufgewendet wird, kann im allgemeinen nicht solche Bedeutung haben, daß es den Gesamtverkehr Deutschlands gefährdet. Zu der Unwirtschaftlichkeit der Kanäle ist zu bemerken:

V. Wasserstraßen sind nicht nur Verkehrsmittel wie die Eisenbahn.

Fast immer werden die Wasserstraßen allein unter dem Gesichtspunkt des Verkehrs mit den anderen Verkehrsmitteln verglichen. Dieser Vergleich ist einseitig aus folgenden Gründen: die Wasserstraßen haben keine Einheit der Fahrbahn und des Betriebes. Der Staat stellt nur die Fahrstraße, der Betrieb ist privat. Es ist kein Monopol wie bei der Eisenbahn.

Die Wasserstraßen dienen neben dem Verkehr der Wirtschaft und allgemeinen Volkswirtschaft, im besonderen der Landeskultur. Auch politische Gesichtspunkte sprechen mit. Bei ihrem Ausbau sind die Bedürfnisse der Landeskultur und der Wasserwirtschaft im Einvernehmen mit den Ländern zu wahren und zu fördern. Das wurde erstmalig festgelegt im Wasserstraßengesetz von 1905 §§ 11 und 12 und neuerdings in der Reichsverfassung Art. 97.

B. Deckung der Kosten der Wasserstraßen ist daher nicht allein in den Verkehrsabgaben zu suchen. Man darf auch nicht allein Kanäle zur Beurteilung der Wirtschaftlichkeit heranziehen, ebenso wenig wie unrentable, früher oft aus strategischen Gründen erbaute Nebenbahnen. Aus Ent-

wässerung der Ländereien, Vorflutverbesserung, Hochwasserschutz, Urbarmachung von Ländereien, Aufhöhung von unfruchtbarem und versumpftem Gelände entstehen erhebliche, oft nicht in Zahlen faßbare Werte.

C. Förderkosten und Selbstkosten.

Das ist der Kernpunkt der Streitfrage. Ueber die Selbstkosten auf Eisenbahnen und Wasserstraßen ist in den letzten Jahren vieles, manches richtige, manches falsche gerechnet und geschrieben worden. Unbestritten ist: vermöge der natürlichen Vorzüge sind die Selbstkosten der Wasserstraßen, als ganzes Verkehrsnetz betrachtet, kleiner als die der Eisenbahn.

Das Reichsverkehrsministerium hat in einer Denkschrift von 1927 die Selbstkosten der Verkehrsleitung für Wasserstraßen, Verkehrsmittel und Betrieb einschließlich Kapitaldienst im großen Durchschnitt berechnet. Unter Berücksichtigung des Umschlages von Schiff auf Land und umgekehrt, der verteuernd wirkt, kann danach der Unterschied auf etwa 3 Pf./tkm angesetzt werden. Dieses Ergebnis stimmt auch überein mit anderen objektiven Feststellungen dieser Art.

D. Volkswirtschaftlicher Gewinn aus den Wasserstraßen.

Der Jahresverkehr der Eisenbahnen war 1926 rd. 60, der Wasserverkehr rd. 20 Milliarden tkm. Danach berechnet sich der volkswirtschaftliche Gewinn des Wasserstraßenverkehrs aus den ersparten Förderkosten zu 20 Milliarden $\times$ 0,03 $=$ 600 Millionen Mark. Diese Zahl fällt auch mit anderweitigen Schätzungen zusammen.

E. Deckung des Wasserstraßenkapitals.

Im Jahre 1927 waren im Reichshaushalt für Zwecke der Binnenschiffahrt für Unterhaltung und Neubauten 30 + 105 = 135 Millionen Mark schätzungsweise angesetzt. Für das Jahr 1928 und die folgenden Jahre sind diese Ausgaben noch herabgesetzt. Die Kosten für Erhaltung und Verbesserung der bestehenden Wasserstraßen und den Neubau bleiben somit weit hinter der volkswirtschaftlichen Leistung der Wasserstraßen zurück. Der Wasserstraßenausbau in dem Umfange, wie er gegenwärtig betrieben wird, scheint mir also wirtschaftliche Berechtigung zu haben und von einem Uebermaß an Neubauten kann wohl nicht die Rede sein. Der begeisterte Wasserstraßenanhänger könnte sogar behaupten: je mehr Verkehr zur Wasserstraße kommt, ein umso größerer Vorteil ergibt sich für die Gesamtheit des Volkes, wenn es nicht gelten würde, die deutsche Reichsbahn rentabel zu erhalten. Andererseits ist festzustellen, daß die wirtschaftlichste Größe des Eisenbahnnetzes in Deutschland erreicht scheint und ein weiterer Ausbau nicht mehr verkehrsfördernd wirkt und daher nicht zu erwarten ist (Institut für Konjunkturforschung a. a. O.).

F. Einträglichkeit der Wasserstraßen.

Jahresausgaben 1927 = 30 Millionen Mark. Die Denkschrift des Reichsverkehrsministeriums gibt an, daß ein Drittel der laufenden Jahreskosten aus den Schiffahrtsabgaben gedeckt wird. Das Reich muß demnach 20 Millionen Mark jährlich im Interesse der Landeskultur und der Pflege der Wasserstraßen aufwenden. Ist dieser Zuschuß berechtigt? Was sind 20 Millionen bei einem Haushalt des Reiches und der Länder von 9,3 Milliarden Mark für 1928? Die Deckung dieses Zuschusses kommt zudem auf:

1. Aus den Steuererträgen der Industrien und Landwirtschaft, die an den Wasserstraßen angesiedelt sind und diese Lage bevorzugen.
2. Aus der Verdienstmöglichkeit und den Steuererträgen weiter Bevölkerungskreise, die jenen Berufszweigen angehören.
3. Aus der Schadenverhinderung durch Hochwasserschutz.
4. Aus Wertsteigerung von Ländereien für die Ansiedlung von Industrie mit billigen Transportmöglichkeiten, z. B. für Elektrizitätswerke und aus anderen Vorteilen einer geordneten Wasserwirtschaft.

Weitere Wirkungen der Wasserstraßen, die in Zahlen schwer erfaßbar sind:

5. Die billigeren Transporte ermöglichen es, in schlechten Zeiten den Fabriken noch Rohstoffe heranzubringen, die sie auf der Eisenbahn nicht mehr beziehen könnten. So wird, wenn auch mit geschmälertem Verdienst, die Industrie beschäftigt und damit das ganze Wirtschaftsleben in Gang gehalten. Aehnliches gilt für die Aufschließung von Naturstoffen wie: Stein- und Sandlagern.
6. Wasserstraßen werden ebenso wie Eisenbahnen mitunter aus politischen Gründen erbaut. Als Beispiele sind zu erwähnen: der Donau—Main—Rhein-Kanal und die Neckarkanalisierung als es in den Tagen drohenden Zerfalls des Reiches nach dem Kriege galt, den Süden Deutschlands an den Norden zu kitten, aus einer höheren Warte als den rein wirtschaftlichen Gründen. Es ging darum, die Einheit eines großen Volkes zu erhalten, wozu auch dieses Mittel diente. Zu nennen ist an dieser Stelle auch der Hindenburgdamm, der die Insel Sylt an das deutsche Festland anschließt.

VI. Der heutigen Schwarzfärberei über die Kanäle stehen folgende Tatsachen gegenüber:

1. Die Garantieleistungen der Provinzen, Städte, Kreise usw. für die Zinsendeckung des Baukapitals sowie die Hergabe des freien Baugeländes. Die Zinsendeckung beläuft sich auf etwa ein Drittel des Baukapitals.
2. Als Beispiel sei erwähnt, daß Mülheim an der Ruhr einen Hafen und Industriekanal ohne jede staatliche Unterstützung kürzlich fertiggestellt hat, das ist eine Wasserstraße von 10 km Länge für das 2300 t-Rheinschiff.

   Solche Vorgänge sprechen mehr als theoretische Berechnungen dafür, daß man in diesen doch sicher wirtschaftlich denkenden Kreisen die Kanäle für richtige Unternehmungen hält.
3. Der Dortmund—Ems-Kanal hat sich, wie Kenner der Verhältnisse versichern, als leistungsfähig genug erwiesen, die Abwanderung der

Dortmunder Industrie nach dem Rhein zu verhüten.

4. Der Rhein—Herne-Kanal ist in der kurzen Zeit seines Bestehens zu einem Kohlenkanal für die Ausfuhr und zu einem Einfuhrkanal für Erze mit großem Verkehr geworden.
5. Die nationalwirtschaftliche Bedeutung des Donau—Main—Rhein-Kanals als großer Durchgangsweg von der Nordsee zum Schwarzen Meer durch das zentrale Deutschland ist unbestritten.
6. Ebenso ist anerkannt die Notwendigkeit des Anschlusses der Grenzgebiete an das Zentrum des Landes als staatspolitische Maßnahme, um durch billigen Transport die räumlichen Entfernungen zu vermindern und die Grenzgebiete fester anzuschließen. Das gilt für den Aachen—Rhein-Kanal und die Saar—Mosel-Kanalisierung, für Oberschlesien usw. Die Wirtschaftlichkeit kann hier nicht entscheidend sein. Dieser Gedanke findet in der heutigen deutschen Verkehrspolitik leider nicht immer die genügende Bewertung und Betätigung. Man sieht zur Zeit nicht, das für die erwähnten Bauten etwas Tatkräftiges geschieht.
7. Schließlich sei auf den großen Ausbau der Kanäle in Frankreich, Belgien und Holland hingewiesen, wo die Kanäle zum Teil abgabenfrei betrieben werden. Wollen wir dem Auslande gegenüber nachstehen?

VII. Noch ein kurzes Wort über den Schutz der Seehäfen, der gewiß jedem guten Deutschen am Herzen liegt. Dieser ist praktisch nicht allein durch die Staffeltarife der Eisenbahn erreichbar, sondern mindestens ebensosehr durch den Ausbau von Ausfuhrkanälen. Für große Schiffe gute Verbindung nach dem Hinterlande ist Vorbedingung für das Gedeihen eines Seehafens. Man muß lange Wege zu den Seehäfen durch billigen Transport verkürzen. Zwei Drittel aller deutschen Güter gehen nach den Seehäfen. Die deutschen Kohlen liegen entfernt von der Küste, das ist ein Nachteil gegenüber England, dessen Kohlenlager nahe der Seeküste sind. Daraus erklärt sich die Einfuhr englischer Kohlen nach den deutschen Seehäfen. In Hamburg wird vorwiegend englische Kohle gebunkert. Es geht darum, englische Kohlen aus den Seehäfen zu verdrängen. Die Ausnahmetarife der Reichsbahn müßten, wenn man den Angaben folgt, um etwa die Hälfte gesenkt werden, um mit guten Wasserstraßen Wettbewerb zu halten. Das dürfte unmöglich sein. Daher scheint der Ausbau des Dortmund—Ems-Kanals für die Großschiffahrt (1 500 t), des Hohenzollernkanals (1 000 t) und des Hansakanals ein Gebot der Notwendigkeit zu sein. Eine leistungsfähige deutsche Rheinmündung wäre ein Gegengewicht gegen die ausländischen Rheinmündungshäfen und den geplanten Antwerpen—Rhein-Kanal.

Die zentrale Lage Deutschlands in Europa gebietet, alle unsere Verkehrswege zu großer Leistungsfähigkeit auszubauen, um den Binnen- wie den Durchgangsverkehr in das Ausland zu fördern.

Zum Ausgleich der Streitfragen über Wasserstraßen und Eisenbahnen habe ich schon im Jahre 1925 ein aus Praktikern und Theoretikern zusammengesetzten Ausschuß angeregt (s. „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" 1925, S. 111, Verkehrstechnische Woche 1925, S. 576, „Zentralblatt der Bauverwaltung" 1927, S. 61). Zweifellos wird der neuerdings aus Vertretern des Reichswirtschaftsrates, des Reichswasserstraßenbeirates und des Reichseisenbahnrates gebildete Reichsausschuß klärend wirken. Aber allein durch politische oder wirtschaftspolitische Erörterungen wird man die schwierige Lage nicht überwinden, wenn man nicht auch auf wissenschaftliche Versuche und theoretische Untersuchungen zurückgreift. Der Zusammenhang zwischen Wissenschaft und Praxis, den die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft vorzüglich pflegt, ist bei den Wasserstraßen und der Schiffahrt nicht immer vorhanden. Der von mir vorgeschlagene Ausschuß würde zum mindesten wertvolle Vorarbeit leisten können, denn das Selbstkostenproblem ist das wichtigste und das ist als eine Aufgabe der wissenschaftlichen Technik erkannt und anerkannt.

Der zweite Teil des Vortrages brachte zunächst in großen Zügen eine Darstellung der gegenwärtigen Gesamtlage der Kraftwirtschaft in Deutschland, führte dann neue Wasserkraftanlagen in Wort und Bild aus Pommern, Thüringen, dem Harz, der Saar und Eifel vor, an denen der Vortragende beim Entwurf oder Bau beteiligt gewesen oder noch ist. Die Fortschritte kommen sowohl in der weitgehenden Ausnutzung der Ausbauwassermengen als auch in der Betriebsgestaltung zum Ausdruck. Es wurde im besonderen die Pumpenspeicherung in ausgeführten Anlagen wie in schwebenden Entwürfen besprochen, wobei das Zusammenwirken von Wasser- und Dampfkraft hervorragend in Rede steht. Das gibt neue Wege für die Betriebsführung, die der Entwerfende wie der Betriebsleiter wohl zu beachten hat, und in den Spitzenleistungen bietet sich eine Möglichkeit dar, unter den Verhältnissen der Zeit die Wasserkraft erfolgreich in Wettbewerb mit der Wärmekraft zu setzen, wie dies mit Laufstrom schwer möglich ist. Neben den Gesichtspunkten für Unternehmungen dieser Art im Gebirge wurden auch die für den Ausbau der Wasserkräfte im norddeutschen Flachlande neuerdings als maßgebend erkannten Richtlinien betont.

Bemerkenswert sind die Unternehmungen in Pommern weniger durch überragende Kraftleistungen, als durch den Erfolg, in sandigem Flachlande große Staubecken von z. T. vielen Millionen von Stauinhalt zu schaffen und nennenswerte Gefälle zu erschließen[3]). Am Kraftwerk Roshnow, das von der Provinzialverwaltung Pommern erbaut ist, sind bei einem Gefälle von 16 m die Turbinen in Schächten mit Eisenbetonmänteln eingebaut.

Weiterhin zeigt der Vortragende einige Bilder der Staubeckenanlagen von Klaushof und Krien, die mit Flößereieinrichtungen versehen sind.

Die vielseitigen Aufgaben für die Kultur- und Energiewirtschaft zwingen den Ingenieur, Wasser-

---

3) Näheres s. Zentralblatt der Bauverwaltung 1926, S. 194.

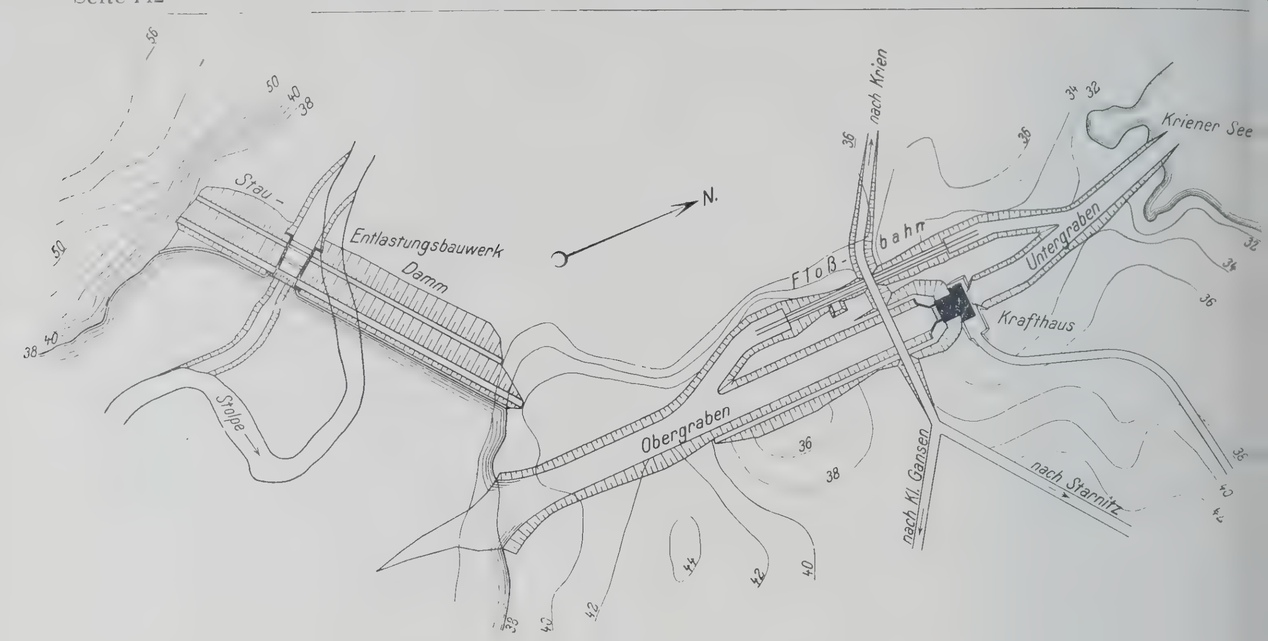


Abb. 1. Lageplan der Wasserkraftanlage Krien. Maschinenausbauleistung = 1500 KW (Nach Siemens-Bauunion-Zeitschrift, mit frdl. Einverständn

kraftwirtschaft großen Stils zu treiben. Die Notwendigkeit einer wirtschaftlichen Gestaltung der Querschnitte der Talsperren, deren Höhe heute 100 m in ausgeführten Anlagen übersteigt, hat zu neueren Anschauungen über Formgebung und Bau, sowie zur höchsten Ausnutzung der Gunst örtlicher Gelände- und geologischer Verhältnisse hingelenkt.

Schließlich wurde der Austausch der Energien innerhalb Deutschlands und mit dem Auslande, sowie der gegenwärtige Kampf um die wirtschaftliche Form der Kraftversorgungsunternehmungen besprochen[4]).

Der Speicherbetrieb in der Stauhaltung des Mettlacher Staues wurde beim Bau (1925-1926) erwogen. Dieser Stau bildet ein Becken von 11 m Tiefe am Wehr und 6 Mill. cbm Inhalt. Bei einem normalen Triebwasserverbrauch von 60 cbm/sec und 5 m Absenkung würde eine Was-

[4]) Mitteilungen darüber bringen binnen kurzem das „Zentralblatt der Bauverwaltung" und „Erde und Wirtschaft" (wirtschaftsgeographische Zeitschrift).

Abb. 2. Ansicht des Staudammes Krien mit Entlastungsbauwerk von der Luftseite. Niederschlagsgebiet = 876 qkm. Stauinhalt = 2,0 Mill. cbm. Höhe der Dammkrone über Flußsohle = 8,80 m. (Nach Siemens-Bauunion-Zeitschrift, mit freundl. Einverständnis)

sermenge von 4,5 Mill. cbm gewonnen werden, die für einen 20stündigen Betrieb des Kraftwerkes für doppelte Leistung ausreichen würde. Durch Spitzenleistung könnte somit die Wasserkraft billiger gestaltet und die geldliche Belastung der Schiffahrt vermindert werden. Die Absenkung erscheint auch für die Schiffahrt erträglich, die ja auch in den Strömen bedeutendem Wasserstandswechsel ausgesetzt ist und selbst in Kanälen nicht davon frei ist. Die Schiffahrt könnte durch Fahrstraßenbezeichnung und erforderlichenfalls am oberen Ende der Haltung durch Baggerungen gesichert werden. Auch auf der Weltkraftkonferenz in Basel wurde diese Frage lebhaft erörtert, wobei allerdings die Meinungen noch stark auseinander gingen[5]). Der Bau des Mettlacher Wehres weicht von dem bisherigen Grundsatze ab, daß der Flußquerschnitt nach Einbau der Werkanlagen der gleiche sei wie vorher. In solchem Falle sind seitliche Erweiterungen nötig. Der Flußquerschnitt der Saar ist unversperrt = 576 qm, der Krafthausbau einschl. Wehr und Schleuse erfordern 332 qm, so daß der freie Querschnitt = 244 qm, also weniger als die Hälfte des ursprünglichen Anflußquerschnittes ist. Das Sturzbett muß die Geschwindigkeiten vermindern und die beste Gegenwirkung ist, daß die hydrauliche Energie in sich selbst durch eine Wasserwalze vernichtet wird[6]).

Die Schiffsschleuse neben dem Mettlacher Wehr wird für die Hochwasserführung mit benutzt. Es ist das ein Notbehelf dort, wo sehr große Wassermassen zum Anfluß gebracht werden sollen. Es besteht die Gefahr von hinderlichen Ablagerungen in der Schleuse, und dieser Zustand sollte nur bei ganz hohen Wasserständen zugelassen werden.

Wirtschaftliche Form der Unternehmungen. Vor dem Kriege förderte der Staat den Hochwasserschutz und die Schiffahrt durch Talsperren in öffentlicher Hand. Die Kraft war der Privatwirtschaft mit wenig Ausnahmen überlassen. Während des Krieges trat ein Umschwung der Meinungen ein, der vornehmlich von Süddeutschland ausging. Kennzeichnend ist heute das Ringen zwischen Privat- und Staatswirtschaft, in Preußen zwischen Staat, Provinzen und Privatunternehmer, vor allem zwischen: Reichselektrowerken, Preußen A.-G. und Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätswerk. In Süddeutschland ist der Betrieb überwiegend staatlich. Zusammenschlüsse größten Umfanges mit maßgebender Beteiligung des Reiches und der Länder sind durchgeführt oder im Werden begriffen.

Als staatliche oder überwiegend staatliche Elektrizitätswerke sind zu nennen:

1. Reichselektrowerke A. G. (Golpa, Lauta, Trattendorf, Tschornewitz). Braunkohlen. Außerdem ist das Reich am Kraftausbau beim Rhein—Main—Donau-Kanal (51%) und der Neckarkanalisierung beteiligt.
2. Das Bayernwerk mit Walchenseewerk und Mittlerer Isar usw.
3. Badenwerk mit Murgwerk (Schluchseewerk geplant).
4. Preußen von der Nordsee bis Frankfurt a. M. (Steinkohle, Braunkohle, Torf, Wasser), bestehend aus den Kraftwerken: Oberweser, Großkraftwerk Hannover, Nordwestdeutsche Kraftwerke. Ferner bisher Zukunft (Braunkohle), in Verbindung mit Flußwasser- und Talsperrenwasserkraft (Eder- und Diemeltalsperre, Dörwerden usw.), ferner Ostpreußenwerk mit dem Wasserkraftwerk Friedland usw.

Preußen geht planmäßig voran. Ein staatliches Monopol soll nach Aeußerung maßgebender Stellen nicht angestrebt werden. Alle Werke sind zusammengeschlossen in der Preußischen Elektrizitätswerke A.-G. Wir sehen: Die Reichselektrizitätswirtschaft (Ges. 1919) ist an der deutschen Kleinstaaterei gescheitert: Jedes Land wirtschaftet zunächst für sich. Die Wandlung ist nicht im Sinne der Sozialisierungsgesetze von 1919 erfolgt, sondern in freier Form: A.-G., Genossenschaft, öffentliche Verbände usw. Die Bewirtschaftungsform dieser Konzerne ist eine privatwirtschaftliche, gemischtwirtschaftliche oder liegt in öffentlicher Hand (Kommunale oder staatliche Konzerne).

Kennzeichnend ist, daß heute große Zerrissenheit in der Elektrizitätswirtschaft und ein erbitterter Kampf um die Absatzgebiete herrscht. Es fehlt der Zusammenschluß der Betriebe nach dem Vorgange der Zusammenlegung der einzelnen Eisenbahnnetze zu einem einheitlichen Reichsnetz. Die Zusammenschlüsse sind bisher vornehmlich solche des Kapitals. Das gesamte Kapital der Elektrizitätswirtschaft schätzt man auf 10 Milliarden, davon 60 bis 65 v. H. = 6 bis 6,5 Milliarden in Konzernen. Es besteht aber trotzdem eine starke Zersplitterung in der Elektrizitätswirtschaft. Es waren vorhanden 1913 4 000, 1927 3 250 Elektrizitätswerke. Kapitalistisch betrachtet sind die Großvereinigungen (Konzerne) überwiegend. Es ist also weniger Zusammenfassung der Erzeugung als eine solche des Kapitals. Das ist eine für die Erzeugung nicht wirtschaftliche Zusammenballung, da viele Einzelwerke mit hohen Betriebskosten bestehen.

So sehen wir, daß, wie im Verkehr, so auch in der Kraftwirtschaft, ungelöste Probleme genug bestehen. Aber ein frischer Zug geht durch die deutsche Verkehrs- und Kraftwirtschaft, und mancherlei Lehrreiches bietet sich für den Ingenieur dar. Es ist also kein Grund zum Pessimismus vorhanden, trotz der Not, die mitunter die Beschaffung der Geldmittel verursacht. An Kraftabsatz ist kein Mangel. Der Elektrizitätsbedarf ist ständig im Steigen und daher die Wirtschaftlichkeit der Unternehmungen gesichert. Schwierig ist es allerdings oft bei den großen Talsperrenunternehmungen, die verschiedenen Interessen unter einen Hut zu bringen. Der deutsche Ingenieur darf daher nicht lediglich Verkehrs- und Energiewirtschaft treiben, sondern er muß daneben allgemeine Volks- und Kulturwirtschaft pflegen, und auf breiter Grundlage. Da harren seiner noch große Aufgaben.

[5]) Berichterstattung Weltkraftkonferenz Basel 1926, Band I S. 45 u. f.
[6]) Genaueres s. Zentralbl. der Bauverwaltg., Berlin 1927, S. 52.

Die Binnenschiffahrt Schwedens

Von Dr. R. Weisflog, Hamburg.

Allgemeines.

Die Binnenschiffahrt Schwedens weicht im allgemeinen erheblich von den Verhältnissen der mittel- und westeuropäischen Binnenschiffahrt ab. Die schwedische Binnenschiffahrt weist nur mit Finnlands und Kanadas Binnenschiffahrt viele gemeinsame Züge auf. Die besondere Gestaltung der schwedischen Binnenschiffahrt beruht auf der großen Anzahl der Binnenseen, fallen doch in Schweden von dem gesamten Areal allein auf die Wasserflächen rd. 8,5%. Für eine Binnenschiffahrt kommt fast ausschließlich nur Mittelschweden in Frage. Hier liegen die großen Seen Vänern, Vättern, Mälaren und Hjälmaren, die zusammen eine Fläche von 9 078 qkm bedecken, dazu kommen einige schiffbar gemachte Flüsse und Kanäle. Die zahlreichen in Nordschweden gelegenen Hochgebirgs- und Küstenströme fallen wegen ihres Reichtums an Stromschnellen für eine Binnenschiffahrt fort. Auch die das smaaländische Hochland entwässernden smaaländisch-halländischen Flüsse, ferner die zahlreichen kleinen, das mittelschwedische Tiefland entwässernden Flüsse haben keine Bedeutung für die Binnenschiffahrt erlangt. Die großen Abflußströme der mittelschwedischen Seen (im Westen Götaälv, im Osten Norrström, Motalaström) und einige sich in die großen Seen ergießende Flüsse haben dagegen für die Binnenschiffahrt verwertet werden können. Diese Ströme und Flüsse sind teils durch mühevolle Regulierung, teils durch Kanalisierung schiffbar gemacht worden. Stellenweise machten die schwierigen Geländeverhältnisse den Bau von mehr oder weniger langen Seitenkanälen erforderlich, was naturgemäß die an und für sich schon hohen Anlagekosten noch mehr gesteigert hat. Der Binnenschiffahrt kommt der im allgemeinen über das ganze Jahr gleichmäßig verteilte Abfluß der mittelschwedischen Ströme zugute, welcher vor allem durch das große Magazinierungsvermögen der Seen begünstigt wird. Ein großes Hindernis dagegen sind für einen regulären Binnenschiffahrtsbetrieb die strengen Winter, die die Schiffahrt meist monatelang wegen der Vereisung der meisten Fahrstraßen zur Ruhe zwingen.

Schwedens Binnenschiffahrtspolitik in der Vergangenheit.

Die großen Seen und die stromschnellärmeren Flüsse sind von jeher wichtige Verkehrsmittel für die Güter- und Personenbeförderung gewesen. Verhältnismäßig früh tauchen Pläne auf, die Seen miteinander zu verbinden. Zu Ende des 14. Jahrhunderts wird der Plan erwogen, die Nord- und Ostsee durch einen, durch die großen Seen verlaufenden Kanal zu verbinden. Man wollte durch den Bau eines derartigen Kanals sich von der drückenden Macht der Hanse befreien, gleichzeitig erstrebte
man die Befreiung von dem die schwedische Au-
landsschiffahrt erschwerenden Oeresundzoll de
herrschsüchtigen und beutegierigen Dänen. Da
Zeitalter des Merkantilismus war auch in Schwe
den der Binnenschiffahrt günstig. Einen eifrige
Befürworter der Binnenschiffahrt besaß das jung
schnell emporblühende freie Schweden in de
ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts in Gustav Wasa
dem größten Frühmerkantilisten, den Schweden j
gehabt hat. Zahlreiche Seen und Flüsse werde
von ihm schiffbar gemacht. Seinen Nachfolger
war es jedoch erst vergönnt, die finanziellen Mitte
zu reinen Kanalbauten aufzutreiben. Unter Gusta
Adolf II. und seinem tüchtigen Reichskanzler Axe
Oxenstierna werden die ersten Kanäle dem Be
trieb übergeben, nachdem vorher bereits Karl IX
mit Kanalbauten begonnen hatte (Karls-Graben
Hjälmare-Kanal) bezw. größere Bauten auszufüh
ren gedachte, wie den Trollhätta-Kanal und de
Saima-Kanal in dem damals schwedischen Finnlanc
Das gegenwärtige schwedische Kanalnetz stamm
zum größten Teil aus der ersten Hälfte des 1
Jahrhunderts. Trotz der herrschenden Finanzno
des Landes, die im wesentlichen durch den Ver
lust Finnlands an Rußland (1809) zurückzuführe
ist, setzt nach dem schwedisch-russischen Krieg ein
lebhafte Kanalbautätigkeit ein. Diese wird indirek
durch den steigenden Verbrauch Europas an nor
dischem Holz gefördert. In den 70er Jahren hör
für etwa drei Jahrzehnte die aktive Kanalpoliti
auf. Die bestehenden Kanäle werden im wesen
lichen nur mit geringen Mitteln unterhalten, Ka
nalverbesserungen und Kanalneubauten werde
kaum vorgenommen. Eine Verkehrsförderung wir
im allgemeinen nur von dem Eisenbahnbau erwa
tet, der in Schweden erheblich später einsetzt a
in Mittel- und Westeuropa, aber nachher um s
intensiver (Eröffnung der ersten Eisenbahn 1856
Seit den 70er Jahren werden große Summen fü
den Bau neuer Eisenbahnen bewilligt. Von 187
bis 1900 steigt die Betriebslänge der Eisenbahne
von 2374 km allein auf 10 250 km, d. h. um etw
das Viereinhalbfache; an künstlichen Wasserstra
ßen kommen in dieser Zeit dagegen nur wenig
Kilometer hinzu. Der wirtschaftliche Aufschwun
Schwedens seit den 80er Jahren, ferner die gute
Erfahrungen, die in Deutschland mit den beste
henden leistungsfähigen Kanälen gemacht wu
den, lassen in weiten Kreisen Schwedens wiede
eine kanalfreundlichere Politik aufkommen. Meh
und mehr wird die Existenzberechtigung der be
den großen binnenländischen Verkehrsmittel, Eisen
bahn und Binnenschiffahrt, anerkannt. Um di
Jahrhundertwende werden von dem Kgl. Wege
und Wasserbauamt, dem die Kontrolle über säm
liche Binnenwasser- und Landstraßen zusteht, ein
gehende Untersuchungen über die Wettbewerbsver
hältnisse zwischen den Eisenbahnen und der Bin
nenschiffahrt unternommen, welche zu dem wicht

gen Ergebnis führen, daß eine natürliche Arbeits-
teilung in der Güterbeförderung bestimmter Lan-
desteile am förderlichsten sei. Die sperrigen und
einen nicht so schnellen Transport erheischenden
Güter (wie Holz, Holzmasse, Kohlen, Erze) müßten,
wo die äußeren Umstände es zuließen, hauptsächlich
dem Wasserwege vorbehalten bleiben. Die neue,
großzügige schwedische Kanalpolitik setzt mit dem
Uebergang von bedeutenden Kanälen in den Staats-
besitz ein, viele ehemals vom Staate privilegierte
und unterstützte private Kanalgesellschaften (meist
in der Form der A. G.) lösen sich auf. Daneben tau-
chen zahlreiche neue Kanalpläne auf, unter ande-
rem auch der Plan für einen quer durch das Land
verlaufenden leistungsfähigen „Svea-Kanal" (Ozean-
kanal) für Ueberseeschiffe. Der hierzu erforderliche
große Kostenaufwand hat jedoch diese Ausführung
erschwert. Unter den neueren Staatsmaßnahmen
sei insbesondere auf den großzügigen Ausbau der
beiden staatlicherseits angekauften wichtigen Ka-
näle Trollhätta (nordöstlich von Göteborg) und Sö-
dertälje (südwestlich von Stockholm) hingewiesen,
wovon noch unten Näheres zu berichten wäre.

Das Wasserstraßennetz.

Das gegenwärtige Wasserstraßennetz Mittel-
schwedens läßt sich in zwei große Systeme eintei-
len: In das ausgedehnte Väner-Vätterseesystem und das weniger umfangreiche Mälar-Hjälmarseesystem. Zu einer Verbindung
dieser beiden Systeme ist es bis jetzt noch nicht ge-
kommen, trotzdem beide nur rund 50 km vonein-
ander entfernt liegen. Das Fehlen einer Kanalver-
bindung ist vorwiegend in den schwierigen Gelände-
verhältnissen zu suchen. Die Höhen zwischen dem
Hjämar- und Vättersee betragen rund 150 m, wäh-
rend die Seen nur 21,0 m bezw. 88 m hoch über dem
Meeresspiegel liegen; dazu treten ein für den Ka-
nalbau ungünstiger Gesteinsgrund (vorwiegend
Gneis, Granit) und die Ueberquerung von zwei
Wasserscheiden auf dieser verhältnismäßig kurzen
Strecke (Motalaström-Nyköpingsaan-Norrström). Je-
des der beiden Systeme besitzt zahlreiche mehr oder
weniger lange Kanäle, von denen jedoch nur einige
für einen lebhafteren Verkehr in Frage kommen.
Die Gesamtlänge der größeren schwedischen Bin-
nenwasserstraßen beträgt insgesamt 1801 km, davon
sind als Kanäle im gewöhnlichen Sinne nur
287,4 km ausgebaut.

Schwedens ältester Kanal, der den Hjälmar- mit
dem Mälarsee verbindende Hjälmare-Kanal,
wurde in den Jahren 1596—1610 angelegt. Der Ver-
kehr mußte auf diesem Kanal jedoch bald einge-
stellt werden, da die Erbauer, die Holländer, nicht
vollkommen die schnell wechselnden nordischen
Witterungsverhältnisse (Eis, Schneeschmelze, Früh-
lingsflut u. a. m.) bei ihrem Bau mit berücksichtigt
hatten. Im Jahre 1830 wurde dieser unter den da-
maligen Verkehrsverhältnissen wichtige Kanal mit
einem Kostenaufwande von 1,5 Millionen Kronen
neu ausgebaut. Oestlich hiervon liegt der kurze,
aber bedeutungsvolle Torshälla-Eskilstuna-Kanal. Der Stockholmer Schleusenkanal wurde in den Jahren 1639—1642 ange-
legt. Der schnellanwachsende Verkehr dieser Ge-
gend machte bereits 1744—1753 einen großzügigen
Umbau unter der Leitung des bekannten schwedi-
schen Kanalbauers Polhem notwendig. Die gegen-



Kanäle

Hauptverkehrsstraßen auf den Binnenseen

1 = Stockholmer Schleusenweg
2 = Södertälje-Kanal
3 = Hjälmare-Kanal
4 = Strömsholms-Kanal
5 = Göta-Kanal
6 = Kinda-Kanal
7 = Trollhätta-Kanal
8 = Dalslands-Kanal mit Zweigkanälen
9 = Säffle-Kanal
10 = Forshaga-Kanal
11 = Fahrstraße auf den Frykenseen
12 = Fahrstraße nach Uppsala

wärtige Gestalt erhielt dieser für die Entwicklung der schwedischen Binnenschiffahrt wichtige Wasserweg unter Nils Ericson, dem Manne, dem Schwedens Verkehrswesen so viel verdankt. Dieser Mann verstand es in einer vorbildlichen Art, zugleich das schwedische Eisenbahnnetz in seinen Hauptzügen und das Rückgrat des schwedischen Wasserstraßennetzes nebeneinander zum Wohle beider Verkehrsmittel und damit der hochentwickelten schwedischen Volkswirtschaft auszubauen. Der 1795 dem Verkehr übergebene schleusenreiche Strömsholms-Kanal in der nördlichen Mälarsee-Gegend (Umbau 1842—1860) hatte vor dem Aufkommen des dichten Eisenbahnnetzes dieser Gegend erhebliche Bedeutung für den Erztransport. Die geringen Kanal- und Schleusenabmessungen erlauben nunmehr keinen lebhaften Verkehr. Der kurze Södertälje-Kanal, welcher die kürzeste Verbindung zwischen dem Mälarsee und der offenen Ostsee darstellt, ist in den letzten Jahren einem großzügigen Umbau unterworfen worden. Dieser vom schwedischen Staate angekaufte und mit einem Kostenaufwande von 15,7 Mill. Kr. nach dem Kriege modernisierte Kanal enthält die größte Schleuse Schwedens. Seedampfer bis 6 m Tiefgang können den Kanal befahren. Dadurch, daß Seedampfer öfters diesen Kanal passieren, um nach dem tief im Binnenlande gelegenen Västeraas zu gelangen, kommt ihm teilweise schon die Stellung eines Seekanals zu.

Im Väner-Vätterseesystem steht an erster Stelle der zwischen dem Kattegatt und dem Vänersee im Jahre 1800 errichtete Trollhätta-Kanal (die ersten Anlagen stammen aus dem Beginn des 18. Jahrhunderts von Polhem und Svedenborg). Auch dieser Kanal ist nunmehr in staatlichem Besitz. In den Jahren 1909—1916 wurde der Kanal für 23 Mill. Kr. vollständig umgebaut, so daß nur noch vom alten Kanal wenige Teilabschnitte benutzt werden. An Stelle der 11 alten kleinen Treppenschleusen bei den Trollhätta-Fällen sind nunmehr 4 große getreten. Der neue Kanal hat im ganzen nur 6 Schleusen gegen ehemals 16. Hierdurch ist eine bedeutende Besserung des Fahrbetriebes ermöglicht. Größere Dampfer legen jetzt die Strecke Vänersborg—Strömsschleuse in etwa 7½ Stunden zurück. Die Fahrtiefe beträgt allgemein 4 m, für unter Umständen später notwendige Vertiefungen des Kanals sind die Schleusen gleich auf 5,5 m Tiefe angelegt worden. Der von dem Staatsrat Freiherr Baltzer von Platen u[illegible] schwierigen finanziellen Verhältnissen erba[illegible] Götakanal (die ganze Kanalstrecke wu[illegible] 1832 fertiggestellt, eine Teilstrecke in Oester[illegible] land bereits 1822) zwischen dem Väner-Vätte[illegible] und der Ostsee hat niemals die Bedeutung ei[illegible] großen Verbindungsweges erhalten, die ihm [illegible] sprünglich zugedacht war. Die Bedeutung [illegible] Götakanals für die schwedische Binnenschiffa[illegible] wird im Auslande allgemein überschätzt. Abg[illegible] hen von dem örtlichen Güterverkehr und [illegible] durchgehenden Touristenverkehr hat dieser Ka[illegible] nur zum Teil die billige Verfrachtung von Mass[illegible] gütern nach dem ausgedehnten Hinterlande [illegible] beiden großen Binnenseen ermöglicht. Wirtsch[illegible] liche und technische Gründe haben in erster Li[illegible] zu der verhältnismäßig untergeordneten Stell[illegible] dieses Kanals beigetragen. Hinsichtlich der V[illegible] kehrsstärke steht er erst an vierter Stelle. [illegible] zahlreichen Kanalhaltungen (im ganzen 58 Schl[illegible] sen) erschweren zudem auf die Dauer einen ra[illegible] nellen Betrieb. Von der gesamten 190 km Lä[illegible] des Kanals sind als reiner Kanal nur 80 km aus[illegible] baut, trotzdem ist er der längste schwedische [illegible] nal. Daß der gesamte Kanalbau nur 13,7 Mill. [illegible] erforderte, ist teilweise darauf zurückzuführen, [illegible] umfangreiche Arbeiten von Militärkomman[illegible] ausgeführt wurden. Halbwegs zwischen dem V[illegible] tersee und der Ostsee zweigt bei Linköping [illegible] nach dem nördlichen Teil der Provinz Kalmar f[illegible] rende 80 km lange Kinda-Kanal ab. Die [illegible] Zentralbahn längs des durch fruchtbare Ackerb[illegible] und Waldgegenden führenden Kanals hat dem [illegible] nal viel von seiner ehemaligen Verkehrsbedeut[illegible] genommen. Im Gebiet des Vänersees befinden [illegible] noch der Säffle-, Dalslands- und Forshaga-Ka[illegible] Der Säfflekanal verbindet die Arvika-Geg[illegible] durch den Glafsfjord und Byälv mit dem Väners[illegible] Der Dalslandskanal (Erbauer Ericson) [illegible] seinen Abzweigungen führt von der schwedis[illegible] norwegischen Grenze durch Lelaangen nach K[illegible] mannabro am Westufer des Vänersees. Dieser [illegible] nal besitzt den einzigen in Schweden vorhander[illegible] Aquädukt. Der Brückenkanal führt über ei[illegible] Wasserfall. Am Nordufer des Vänersees geht [illegible] Karlstad der Forshagakanal ab (Lä[illegible] 37,4 km). Nordöstlich hiervon liegt der Fili[illegible] stad-Sjöändens-Kanal. Da er keine V[illegible] bindung mit dem Vänersee hat, kommt ihm ke[illegible] größere Verkehrsbedeutung mehr zu.

Schwedens wichtigste Kanäle

	Jahr der letzten Fertigstellung	Länge in Km.		Kanalabmessung		Zahl der Schleusen	Schleusenabmessungen			Anlagekosten in 1 000 Kr.	Staatsbeitr[illegible] in 1 000 [illegible]	
		insgesamt	davon voll ausgebaut	Tiefe b. Niedrigwasser	Breite		Länge	Breite	Tiefe		Subvention	D[illegible] le[illegible]
Trollhätta-Kanal alt	1844	81,5	11.0	3	12	16	31	7,4	3,0	5 394	2 565	-
Trollhätta-Kanal neu	1916	84,0	28,0	4,4	24	6	90	13,7	5,5	23 000	23 000	-
Göta-Kanal	1832	189,7	86,2	3.0	14,25	58	32	7.1	3,0	15 690	7 943	-
Södertälje-Kanal alt	1819	5,1	2,1	3,6	11,9	1	38.6	8,6	3,6	835	219	-
Södertälje-Kanal neu	1924	3,3	3,3	6,0	24,0	1	135,0	20,0	7,5	15 745	15 745	-
Strömsholms-Kanal	1860	100,5	14,4	1,5	5,3-9,5	31	20,1	5,3	1,5	4 255	1 543	4[illegible]
Kinda-Kanal	1871	80,2	26,9	1,5	5,3	15	25,5	4,9	1,5	1 294	437	4[illegible]
Hjälmare-Kanal	1830	64,1	8,5	2,1	10,7	9	32.1	7,1	2,1	1 500	1 170	-
Dalslands-Kanal nebst Beikanälen	1869	253,9	7,9	1,9	4,6	28	20,8	4,2	1,8	1 449	250	9[illegible]
Säffle-Kanal und Byälv	1870	90,9	12,8	2,1	7,7	1	32,0	7,8	3	371	187	-

Außer den vorstehend genannten Binnenwasserstraßen bestehen nur noch wenige künstliche und natürliche Wasserstraßen von größerer Bedeutung für den Güterverkehr. Die 95,5 qkm großen Frykenseen im Värmland haben einen ausgebauten Wasserweg von 74,8 km Länge und einer mittleren Fahrtiefe von 1,5 m. In Nordschweden kommen die Unterläufe des Indalsälvs (77 km), des Umeälvs (zwischen Holmsund-Umeaa) und des Angermanälvs (zwischen Härnösand-Sollefteaa) für die Schiffahrt in Betracht. In Lappland wären noch die 66 km lange Fahrstraße durch den Kaskarsström (Norrbottens Län) und der 1907 fertiggestellte 10 km lange Verbindungsweg zwischen dem langgestreckten Malgomaj- und dem Volgsee westlich von Vilhelmina zu nennen. Die beiden letztgenannten Wege haben wegen der verkehrsentlegenen Gegend noch keine größere Bedeutung erlangen können. Die zahlreichen anderen langgestreckten Seen Nordschwedens weisen meist nur einen untergeordneten Orts- oder Touristenverkehr auf. Auf einigen südschwedischen Flüssen sind meist nur die letzten Kilometer vor der Mündung schiffbar (z. B. auf dem Rönnefluß 32 km). Auch in Schweden hat die zunehmende Eisenbahnkonkurrenz zur Außerbetriebsetzung mehrerer Kanäle (meist mit Privatmitteln gebaut) geführt, hingewiesen sei hier auf den P. A. Thams-Kanal (fertiggestellt 1858) in der Provinz Gävleborg und den Stödekanal in der Provinz Västernorrland; letzterer Kanal war nur von 1870—1877 in Betrieb.

Der Schiffsverkehr.

Dank der in den letzten Jahren zahlreich vorgenommenen Verbesserungen an den Schiffahrtsstraßen ist der Schiffsverkehr im Steigen begriffen. Unter den beiden großen mittelschwedischen Wasserstraßensystemen hat das des Vänern-Vättern den größten Verkehr aufzuweisen. Einem Verkehr von 51 095 Schiffen mit 2 531 000 NRT. im Jahre 1925 auf dem Väner-Vätterseesystem stand ein solcher von 44 988 Schiffen mit 2 431 000 NRT. auf dem Mälar-Hjälmarseesystem gegenüber. Am günstigsten hat sich der Verkehr auf den um die beiden großen Umschlags- und Konsumtionszentren Stockholm und Göteborg gelegenen Wasserstraßen entwickelt. Seit dem Jahrfünft 1906—10 ist der Verkehr auf dem Trollhätta-Kanal und dem Kinda-Kanal um über 100% gestiegen, auf dem Södertälje-Kanal um etwa 50%, auf dem Göta-Kanal um etwa 35%. Seit dem Kriegsschluß ist der Verkehr vor allem in dem Trollhätta- und Södertälje-Kanal gestiegen, auf dem Göta-Kanal dagegen ziemlich gleich geblieben. Der Verkehr auf dem Säffle-Kanal hat sich gegen die Vorkriegszeit nicht erheblich erhöht. Eine auf- und absteigende Entwicklung hat der Strömsholmskanal zu verzeichnen. Seit den 70er Jahren hat der Verkehr ständig abgenommen, der Tiefpunkt wurde während der Kriegsjahre erreicht, seitdem ist der Verkehr wieder schnell im Steigen, nunmehr ist die Verkehrsstärke der 70er Jahre erreicht worden (2 203 Fahrzeuge mit 66 800 NRT.). Steigende Verkehrsziffern weisen der Hjälmare-Dalslands-Kanal auf

Der lebhafteste Schiffsverkehr findet in den Monaten Juli—Oktober statt. Von den auf den schwedischen Binnenwasserstraßen verkehrenden Fahrzeugen sind etwa 60% Dampfer und Motorboote, 35% Kähne, der Rest entfällt auf Segelschiffe (gewöhnlich mit Hilfsmotor), die hauptsächlich auf den großen Seen Verwendung finden. Die Größe der Binnenschiffe ist gewöhnlich sehr klein (durchschnittlich 70—100 NRT.). Das erhebliche Ueberwiegen des Massengutes Holz im Verkehr sämtlicher Kanäle und Seen führt mit sich, daß die Ausnutzung der Tragfähigkeit der Fahrzeuge auf der Hinfahrt sehr von der Rückfahrt abweicht. Von den auf dem Trollhätta-Kanal abwärtsfahrenden Schiffen sind nur ein Fünftel unbeladen, während in der Bergfahrt die Hälfte der verkehrenden Fahrzeuge ohne Last fahren muß; noch ungünstiger ist das Ladeverhältnis bei den Kähnen. Aehnlich ungünstige Ladeverhältnisse bestehen bei den meisten anderen großen Kanälen. Verhältnismäßig unentwickelt ist der Schleppverkehr. Auf dem Trollhätta-Kanal wurden 1925 nur 648 Schleppzüge mit 113 126 NRT. gezählt (pro Schleppzug durchschnittlich nur 175 NRT.), dies stellt etwa fünf Zehntel des gesamten Schiffsverkehrs auf diesem Kanal dar. Die Schleusenabmessungen, der Stromwiderstand in der Bergfahrt und der mitunter heftige Wellengang auf den großen Seen erschweren zum Teil einen intensiven Schleppdienst. Zu dem eigentlichen Schiffsverkehr tritt noch auf einigen, in waldreichen Gegenden gelegenen Kanälen der Floßverkehr hinzu. Besonders stark ausgebildet ist dieser der schwedischen und finnischen Binnenschiffahrt eigentümliche Verkehr auf den im Westen gelegenen Kanälen. Im Floßverkehr steht an erster Stelle der Dalslands-Kanal, auf welchem mehr Holz talwärts geflößt wird als auf sämtlichen anderen mittelschwedischen Kanälen zusammengerechnet. Von der Menge des in Richtung auf den Vänersee geflößten Holzes geht jedoch nur etwa ein Fünftel weiter über den Vänersee als Floßholz nach dem Trollhätta-Kanal. Von dem auf dem Säffle-Kanal geflößten Holz gehen etwa zwei Drittel bergwärts. Auf den westlich von Stockholm gelegenen Kanälen wird verhältnismäßig wenig geflößt, unter diesen Kanälen steht der Strömsholms-Kanal (1925: 645 Flöße mit 15 925 cbm) an führender Stelle. Der Göta-Kanal kommt nur wenig für eine Flößerei in Betracht.

Der internationale Schiffsverkehr ist auf sämtlichen schwedischen Binnenwasserstraßen von untergeordneter Bedeutung. Naturgemäß steht die schwedische Flagge weitaus an erster Stelle. Seit den vorgenommenen Kanalerweiterungen ist jedoch der Auslandsverkehr in ständigem Wachsen begriffen und zwar vorwiegend auf den Kanälen, die dem Meere am nächsten liegen. Im Jahre 1925 entfielen vom gesamten Schiffsverkehr auf dem Trollhätta-Kanal 33 100 NRT. auf norwegische, 20 100 NRT. auf deutsche Schiffe. Den regsten Auslandsverkehr hat dieser Kanal mit Großbritannien (106 521 NRT.), es folgen Deutschland (38 629 NRT.), Holland (26 363 NRT.), Dänemark (20 207 NRT.); mitunter erstreckt sich der Verkehr bis nach Frankreich, Danzig. Auf dem Södertäl-

Der Schiffsverkehr im Jahre 1925

Kanal	Anzahl der Fahrzeuge	NRT	davon Dampfer, Motorschiffe (NRT)		Kähne (NRT)		Anzahl der Holzflösse	Kbm.
			mit Last	ohne Last	mit Last	ohne Last		
Trollhätta	29 598	1 744 499	944 196	339 619	252 537	201 443	478	89 177
Stockholms Schleuse . . .	23 727	1 210 865	311 373	213 266	338 971	301 844	223	—
Södertälje	8 499	578 525	310 874	44 180	63 670	54 507	112	3 484
Göta	5 013	363 484	236 821	31 923	20 346	15 413	19	—
Dalsland	7 333	210 000	91 427	30 000	42 000	16 000	4 999	400 499
Säffle	2 590	151 304	54 333	23 880	13 789	10 873	178	63 300
Kinda	2 485	131 679	70 684	14 150	20 647	18 817	126	4 555
Hjälmare	1 465	109 496	69 211	4 588	22 223	13 233	181	2 985

je-Kanal sind unter den ausländischen Fahrzeugen am häufigsten deutsche, holländische, dänische zu treffen. Der Auslandsverkehr spielt sich vor allem mit Deutschland (13 888 NRT.), Danzig (7 923 NRT.), Norwegen (4 660 NRT.), Finnland und Estland ab.

Der Güterverkehr.

Im Güterverkehr haben die Wasserstraßen des Väner-Vätterseesystems eine erheblich größere Bedeutung erlangt als die des Mälar-Hjälmareseesystems. Wenn von dem weitaus wichtigsten Transportgute, dem Holz, abgesehen wird, welches überall der schwedischen Binnenschiffahrt ihr typisches Bild gibt, so steht einer beförderten Gütermenge von 1 490 862 t auf dem Väner-Vätterseesystem (1925) nur eine solche von 558 633 t auf dem Mälar-Hjälmareseesystem gegenüber, d. h. auf den westlichen schwedischen Wasserstraßen spielt sich rund 75% des gesamten Güterverkehrs ab. Unter den beförderten Massengütern stehen naturgemäß Holz, Kohlen, Holzmasse, Erze, Metalle an erster Stelle. Die Wasserscheide zwischen dem hochgelegenen Vättersee und dem tiefergelegenen Vänersee stellt eine Art Grenze für die Hauptverkehrsrichtung dieser Massengüter dar. Die westlich dieser Grenze liegenden Wasserstraßen befördern fast ausschließlich Holz, Holzmasse, Papier talwärts, dagegen die Einfuhrgüter Kohlen, Zucker, Salz, Oele, Fette, Getreide, Düngemittel bergwärts. Von den auf dem Trollhätta-Kanal beförderten Gütern im Gewichte von insgesamt 1 569 987 t entfallen auf Holz allein 523 377 t (1925), vorwiegend ist es Rund- und gesägtes Holz, dagegen weniger Brennholz. Von der aus Richtung Göteborg kommenden Anzahl von Fahrzeugen geht nur 1/5 weiter nach dem Götakanal (hiervon gehören wieder rund 70% zu regulären Schiffahrtslinien); 4/5 aller aufwärtsführenden Schiffe schlagen die Richtung auf die am Nord- und Westrande des Vänersees gelegenen Orte und Kanäle ein. An Wertgütern gelangen insbesondere Maschinen (meist einheimische), Textilien, Streichhölzer und an Lebensmitteln Früchte, Beeren, Viehzuchtprodukte, Fische, Krebse zum Versand. Die Stockholmer Schleuse steht hinsichtlich des Güterverkehrs an zweiter Stelle, hier spielen vor allem die Ausfuhr- und Einfuhrmassengüter eine wichtige Rolle. Auf dem Södertälje-Kanal werden seit seiner neuen Ausgestaltung von Jahr zu Jahr wachsende Mengen von Holz (1925: 59 219 t), Kohlen, Zement, Sand, Steinen, Metallen, Getreide und Maschinen bergwärts befördert, der Talverkehr ist noch verhältnismäßig unentwickelt (Erze, Metalle). Im Talverkehr des Götakanals ist das Holz führend, es folgen mengenmäßig Erze, einheimisches Getreide, Sand, Zement, Torf, Oele, Fette, Teer. Kennzeichnend für den Götakanal ist die starke Beförderung von Holzkohlen (etwa 85% aller auf schwedischen Wasserstraßen beförderten Holzkohlen ausmachend). Die übrigen Kanäle kommen gleichfalls vorwiegend für die Beförderung von Holz, Holzmasse, Kohlen, Erzen und Getreide in Betracht.

Der Güterverkehr im Jahre 1925

Warengattung, Maß	Väner-, Vätter-Kanalsystem	Mälar-, Hjälmar-Kanalsystem	Trollhätta-Kanal		Göta-Kanal		Södertälje-Kanal		Hjälmare-Kanal	
			bergw.	talwärts	bergw	talwärts	bergw.	talwärts	bergw.	talwärts
Holz . . . . . Kbm.	1 745 866	246 058	1 448	886 531	30 572	157 161	112 587	12 017	4 016	23 257
Holzkohlen . . hl.	623 709	71 606	1 860	—	67 849	554 000	71 073	533	—	—
Kohlen . . . . t	356 790	83 245	276 626	940	26 108	722	21 077	1 213	21 417	—
Holzmasse, Papier, Pappe t	285 254	17 972	649	167 085	2 662	5 179	7 722	5 095	386	2 236
Sand, Zement, Torf t	69 904	70 586	16 609	19 609	8 784	8 040	51 788	7 017	904	266
Steine . . . . . . t	81 549	33 980	38 305	32 148	4 117	3 702	22 895	684	91	979
Erze . . . . „	136 885	16 525	24 639	74 827	1	32 041	5 895	10 620	—	—
Metalle . . . . . „	130 260	66 989	31 952	61 218	10 155	10 421	21 777	13 263	1 807	806
Maschinen . . . „	18 465	13 099	3 403	5 623	2 782	5 364	4 798	5 294	459	71
Ziegel, Glas, Porzellan „	55 127	27 045	11 058	24 308	6 125	4 650	11 605	3 136	512	246
Salz, Chemikal. „	52 265	11 777	37 153	4 896	4 257	1 109	3 408	2 440	2 161	734
Getreide . . . . „	97 999	65 033	42 658	9 037	19 421	13 348	25 586	10 851	6 396	947
Öle, Fette, Teer „	30 419	22 126	19 734	928	6 177	7 115	4 444	7 530	4 900	140
Zucker, Tabak „	36 528	35 323	14 748	419	4 166	986	20 774	2 195	4 176	178
Düngemittel . . „	18 478	4 939	12 641	13	1 660	1 109	455	2 787	952	—

Binnenhäfen.

In den letzten Jahrzehnten haben sich an den Seen und Kanälen zahlreiche mehr oder weniger bedeutende Binnenhäfen entwickelt. Viele Häfen erhielten zu ihrer Förderung Staatsbeihilfe, insbesondere wurden von jeher die am Väner- und Vättersee gelegenen Plätze reichlich mit Staatsgeldern bedacht. Unter den vielen Binnenhäfen hat sich auf Grund der verschiedenen Produktions- und Konsumtionsverhältnisse (wie Agrar-, Industrie- und Waldgegenden) mehr und mehr eine gewisse Arbeitsteilung herausgebildet, und zwar derart, daß bestimmte Häfen als Zufuhr- oder Abfuhrhäfen für Spezialgüter anzusprechen sind. Typisch für die meisten Häfen ist der starke Holzumschlag. Die in der Mälar- und Hjälmarseegegend gelegenen Häfen zeichnen sich durch einen stärkeren Umschlag von Industriewaren (Industriehäfen), die in der Väner- und Vätterseegegend gelegenen Häfen dagegen durch einen stärkeren Umschlag von Holzwaren und Agrargütern (Holz-, Agrarhäfen) aus. Das am Südende des Vättersees gelegene und wegen seiner Streichholzindustrie weltbekannte Jönköping ist vorwiegend ein Zufuhrhafen. Getreide (1925: 3 638 t), Zucker (1 502 t), Textilien (1 905 t), Oele, Fette (4 107 t), Holz (84 775 cbm), Steinkohlen (6 532 t), Metalle (2 651 t), Zement, Sand (9 907 t), Ziegel (3 134 t) sind die wichtigsten Zufuhrgüter; zur Abfuhr kommen hauptsächlich Streichhölzer (171 t), Rübenzucker und Getreide. Die am Nordufer des Vänersees gelegenen Städte Karlstad und Kristinehamn sind die größten mittelschwedischen Holzabfuhrhäfen im Eigenverkehr. An zweiter Stelle steht in der Abfuhr dieser beiden Häfen Holzmasse-Papier (31 664 t bezw. 16 623 t). Zur Zufuhr gelangen hauptsächlich Steinkohlen (40 971 t bezw. 54 090 t), ferner Getreide, Zucker, Viehfutter, Salz, Zement, Sand und Steine. Größere Bedeutung haben am Vänersee außerdem Mariestad, Vänersborg und Lidköping erlangt; die vielen anderen Häfen dieser Gegend kommen mehr für den Durchgangsgüterverkehr in Betracht. Das in der landwirtschaftlich hochentwickelten Gegend gelegene Linköping am Götakanal versendet auf dem Wasserwege Getreide (2 990 t), Rübenzucker (5 440 t), Häute, Felle (342 t), Textilien (286 t); es empfängt unter anderem Holz (30 923 cbm), Ziegel (4 401 t), Oele, Fette (2 047 t), Fische, Krebse (666 t), Zement, Sand (3 403 t), Kartoffeln (648 t). Das zwischen dem Mälar- und Hjälmaresee gelegene und wegen seiner Kleineisenwarenindustrie bekannte Eskilstuna („Schwedens Sheffield") tritt als Zufuhrhafen für Getreide (4 437 t), Zucker (1 375 t), Oele, Fette (2 137 t), Steinkohlen (5 537 t), Asphalt, Zement (1 722 t) und als Abfuhrhafen insbesondere für Metallwaren (6 559 t), Maschinen (958 t) hervor. Das hiervon nordwestlich gelegene Köping in Västmanland versendet auf dem Wasserwege vor allem Metalle (6 702 t) und aus dem Industriebezirk Bergslagen („Schwedens Ruhrgebiet") stammende Erze (14 434 t), ferner Steine (4 787 t), Ziegel (2 094 t), es empfängt Holzkohle und Getreide. Die wegen ihrer Qualitätserzeugnisse hervortretende Industriestadt Västeraas am Nordufer des Mälarsees führt per Schiff Steinkohlen (35 240 t), Metalle (12 218 t), Oele, Fette (1 508 t) ein und führt in großen Mengen Metallwaren (insbesondere elektrotechnische Erzeugnisse) aus. Ein wichtiger Zufuhrhafen für Holz und Steinkohlen ist das am Westende des Hjälmaresees gelegene Oerebrog. Größere Bedeutung haben ferner im Güterverkehr Enköping (Metalle, Getreide), Mariefred, Strängnäs, Uppsala erlangt. Die zerklüftete Küste Mittelschwedens hat mehrere Häfen zu verzeichnen, die weder als reine Binnen-, noch als reine Seehäfen anzusprechen sind, solche gemischte Häfen sind an der Ostküste Södertälje, Norrköping, an der Westküste Udevalla. Unter den binnenländischen Häfen haben einen stärkeren Auslandsverkehr Karlstad, Kristinehamn und Västeraas (vornehmlich in Steinkohlen, Holz und Holzmasse).

Schiffahrtsabgaben.

Zur Deckung der Unterhaltungskosten werden von den Fahrzeugen und Gütern Abgaben erhoben, die teils an den Staat, teils an die Provinzen und Kommunen zu entrichten sind. Bei den beiden großen Staatskanälen, dem Trollhätta- und Södertälje-Kanal, sind die Einnahmen und Ausgaben in den letzten Jahren erheblich gestiegen. Im Jahre 1926 standen 1,45 Mill. Kronen Bruttoeinnahmen 1,14 Mill. Kronen Betriebsausgaben gegenüber. Bei

Der Schiffs- und Güterverkehr in den wichtigsten Binnenhäfen 1925

Häfen	Schiffsverkehr						Güterverkehr					
	angekommen		abgegangen		zusammen		gelöscht		geladen		zusammen	
	Anzahl	NRT	Anzahl	NRT	Anzahl	NRT	Holz (cbm)	Güt. and. Art (t)	Holz (cbm)	Güt. and Art (t)	Holz (cbm)	Güter and. Art (t)
Karlstad	1 488	163 033	1 482	162 565	2 970	325 598	10 106	91 870	440 285	41 405	450 391	133 275
dav. Ausl.-Verkehr	82	27 951	66	13 922	148	41 873	—	—	—	—	—	—
Kristinehamn ...	763	116 092	763	116 092	1 526	232 184	11	74 322	130 708	28 170	130 719	102 492
dav. Ausl.-Verkehr	62	23 934	51	14 111	113	38 045	—	—	—	—	—	—
Jönköping	1 692	124 503	1 695	124 589	3 387	249 092	84 775	43 913	73	5 866	84 852	49 779
Linköping	1 419	74 868	1 424	75 181	2 843	150 049	30 923	20 792	348	11 187	31 271	31 979
Västeraas	1 702	129 573	1 685	128 198	3 387	257 771	2 043	86 138	243	23 396	2 286	109 534
dav. Ausl.-Verkehr	31	10 654	12	4 629	43	15 283	—	—	—	—	—	—
Eskilstuna	587	36 556	587	36 556	1 174	73 112	2 922	29 986	1	10 155	2 923	40 141
Enköping	872	32 414	868	32 387	1 740	64 801	2 558	10 685	57	5 558	2 615	16 243

einem Anlagewert der Staatskanäle von 45,6 Mill. Kronen entspricht dies einer Rentabilität von 0,73%. Die Höhe der Rentabilität weist gegen die Vorjahre nur geringe Unterschiede auf. Sämtliche anderen Erwerbsunternehmungen des schwedischen Staates werfen höhere Rendite ab, so 1926 die Post 37,7%, die Telegraphie und Telephonie 6,4%, die Eisenbahnen 3,1%, die Wasserkraftwerke 5,3%. Die Roheinnahmen des Kanalbetriebes sind im Laufe des letzten Jahrfünfts um etwa 30% gestiegen, was teilweise auf eine Verkehrszunahme, teilweise aber auf Abgabenerhöhungen zurückzuführen ist. Die Trollhätta-Kanalabgaben wurden zuletzt 1925 um 25% erhöht (von dieser Erhöhung sind Steinkohlen, Koks, Briketts befreit). Zur Hebung des Schiffsverkehrs vom Trollhättakanal in Richtung des Götakanals ist die wichtige Bestimmung getroffen worden, daß Schiffe im Verkehr mit dem Götakanal höchstens $^{1}/_{5}$ derjenigen Abgaben, die während der ganzen Fahrt im Götakanal von ihnen erhoben werden, zu bezahlen haben. Diese Maßnahme hat zu einer geringen Belebung der Schiffahrt zwischen Göteborg und Stockholm beigetragen. Im Södertäljekanal mußten in den letzten Jahren die Kanalabgaben sogar um 70% erhöht werden; von dieser neuen Belastung sind jedoch Erze, Kalk, Ziegel, Kohlen, Zement, ungesägtes Holz ausgenommen. Diese Abgabenpolitik könnte leicht zu der Anschauung führen, daß die Binnenschiffahrt zu stark belastet wird; dem ist jedoch nicht so. Es darf nicht außer Acht gelassen werden, daß die von Grund auf modernisierten Kanäle der Schiffahrt zahlreiche Erleichterungen gebracht haben. Der Södertälje-Kanal hatte allein 1925 eine Verkehrssteigerung von 32% gegen 1924 aufzuweisen; 1926 und 1927 weisen nach den vorliegenden Berichten weitere Steigerungen auf. Im allgemeinen berücksichtigt die staatliche Abgabenpolitik die Belastungsfähigkeit der Binnenschiffahrt.

Eisenbahn und Binnenschiffahrt.

Trotz der scharfen Konkurrenz seitens der Privat- und Staatsbahnen (wie Bestehen von Ausnahmetarifen auf Massengüter), die sich besonders in dem östlichen Wasserstraßennetz bemerkbar macht, entwickelt sich die schwedische Binnenschiffahrt stetig aufwärts. Nur wenige Wasserumschlagstarife erleichtern der Binnenschiffahrt den gebrochenen Verkehr. Die größten Privatbahngesellschaften Schwedens, die Norra-Södermanland-Bahn (Strecke Södertälje—Eskilstuna), die Stockholm-Västeraas-Bergslagen—Bahn (Strecke Stockholm—Enköping—Västeraas—Köping—Oerebro und Zweiglinien), die Bergslagen-Bahn (Strecke Kil—Mellerud—Oexnered—Trollhättan—Göteborg), ferner die längste elektrifizierte Eisenbahnstrecke der Welt, die Staatsbahn Stockholm—Göteborg mit einigen Quer- und Parallellinien und schließlich die Staatsbahn Södertälje—Linköping sind streckenweise scharfe Konkurrenten gerade in den Gütern, die am meisten von der Binnenschiffahrt befördert werden. Auf den genannten Konkurrenzbahnen beträgt der Anteil der Holzwaren, Steinkohlen, Eisen-Stahlwaren und Erze an dem gesamten Güterverkehr durchschnittlich rund 31%, 10,5%, 15% bezw. 8,5%. Dadurch, daß der schwedische Staat zugleich Besitzer der bedeutendsten Eisenbahn- und Kanallinien des Landes ist, wird die in vielen Staaten zu beobachtende kurzsichtige Verkehrspolitik des Kampfes der Eisenbahn gegen die Binnenschiffahrt vermieden. Seit langer Zeit ist man in dem kulturell hochstehenden Schweden allgemein der Ansicht, daß die Losung nicht „Eisenbahn gegen Binnenschiffahrt", sondern „Eisenbahn und Binnenschiffahrt" lauten muß.

Es ist noch keineswegs sicher, daß die Organisation eines reichseigenen Verwaltungsunterbaus für die Wasserstraßenverwaltung des Reichsverkehrsministeriums nun verwirklicht werden könne. Der Widerstand einer Reihe von Ländern, die aus Rücksicht auf die Landeskultur und andere partikulare Interessen gegen die Errichtung von Reichsdienststellen in der mittleren und unteren Verwaltung der Wasserstraßen kämpfen, ist noch nicht gebrochen, und es läßt sich kaum behaupten, daß eine Aenderung in ihrer Haltung demnächst zu erwarten sei. Was das Reichsverkehrsministerium gegen seine Gegner in dieser Frage allein und mit Recht geltend machen kann, sind die Argumente einer gesunden einheitlichen Wasserstraßenpolitik, rationelle Wirtschaft, die alle Reibungen und vermeidlichen Leerlauf ausschalten muß, kurzum Zweckmäßigkeitsgründe, gestützt auf das gesetzliche Recht, eine eigene Wasserstraßenverwaltung aufbauen zu dürfen. Hier kämpft also der gesunde Menschenverstand gegen irgendwelche partikularistischen Doktrinen und engen Sonderinteressen. Und diese gute Position sollte das Reichsverkehrsministerium in keinem Punkte ohne Not aufgeben.

(Frankfurter Zeitung, 9. 2. 28.)

VERSCHIEDENE MITTEILUNGEN

ALLGEMEINES

Rationalisierung der Häfen.

Der Preußische Handelsminister äußerte im Hauptausschuß des Landtages, das Hafenwesen brauche erhebliche Verbesserungen. Man müsse mehr jedem Hafen bestimmte Aufgaben zuweisen: Emden die schweren Güter, vor allem Kohle und Eisen, Bremen und Hamburg die Großhandelsgüter, Wesermünde die Fischerei, während Stettin der Aufnahme- und Ausgangshafen für Güter des mittleren und östlichen Deutschlands und auch gleichzeitig der Hafen für Oberschlesien werden müsse. Endlich sei zu wünschen, daß sich Königsberg wieder mehr zum Hafen der Randgebiete entwickele. — Die I. u. H. unterstreicht die Ausführungen des Ministers mit folgenden Hinweisen:

Es war ein Verdienst des preußischen Handelsministers, daß er im Hauptausschuß des preußischen Landtages die Frage der Rationalisierung unserer Häfen gestreift hat. Tatsächlich wird gegenwärtig eine zielbewußte Förderung der deutschen Häfen dadurch behindert, daß fast jede an der See gelegene Stadt — und das gilt insbesondere für eine Anzahl kleinerer preußischer Küstenplätze — glaubt, ihre Entwicklungslinie in der Richtung eines großen Hafenverkehrs verlaufen sehen zu müssen. Der Minister wies darauf hin, man sollte jedem Hafen bestimmte Aufgaben zuweisen, etwa Emden die schweren Güter, Bremen und Hamburg die Stückgüter, Wesermünde die Fischerei, Stettin die Aufnahme und den Ausgang für Güter des mittleren und östlichen Deutschlands, sowie Oberschlesiens, und Königsberg den Verkehr der Randgebiete. Bei den Großhäfen, wie Hamburg und Bremen, wird man natürlich den Verkehr warengattungsmäßig kaum spezialisieren können. Sie sind ein Ausgangspunkt gleichmäßig für alle Warengattungen, und ihr Verkehr entwickelt sich rein ihrer geographischen Lage entsprechend. Anders liegen die Dinge bei den preußischen Häfen. Daß die Förderung des Hafens von Emden ausschließlich in seiner Spezialisierung auf Massengüter bestehen muß, zieht niemand mehr in Zweifel. Notwendig ist eine Förderung von Emden, um der deutschen Zahlungsbilanz Frachtposten zuzuweisen, die heute noch Rotterdam zugutekommen. Auch die Stellung Wesermündes als geeigneter Fischereihafen ist unbestreitbar. Schwieriger liegen die Dinge bei Kiel, Lübeck, Stettin und Königsberg. Die große Aktion für Stettin ist durchgeführt, und seine Konkurrenzfähigkeit gegenüber Danzig wird gekräftigt. Ob man allerdings dabei in jeder Beziehung glücklich gefahren ist, läßt sich heute noch nicht übersehen. Königsberg erscheint wohl als Getreidehafen geeigneter als Stettin, und die Mittel, die man für die Herstellung der Getreidesilos in Stettin verwandt hat, hätten an anderem Platz bessere Rente abgeworfen. Für Königsberg jedenfalls muß etwas geschehen, wobei etwas anderes als seine Förderung als Getreideumschlagsplatz kaum zu denken ist. Ein Sorgenkind in der Reihe der Häfen wird immer Kiel bleiben, wohingegen Lübeck seine traditionellen Beziehungen mit den Nordländern stärker zu intensivieren vermag. Das eine wird man sicherlich sagen können, daß eine Einigung über die Aufgaben der großen und mittleren Häfen nicht so schwer ist. Anders liegt die Sache bei den kleinen und kleinsten Hafenplätzen, wo die Fragestellung ihrer Hafenverkehrsentwicklung eigentlich nur sein sollte: Bringt ein rein lokaler Küstenverkehr der engsten Umgebung des Platzes Nutzen oder nicht. Seeverkehr sollten sich diese kleinen Häfen jedenfalls ein für allemal aus dem Kopfe schlagen, auch wenn ein ehrbarer Schulmeister des Ortes in einer alten Chronik die eine oder andere Kogge ausgräbt, die den Ort zu Urväters Zeiten einmal angelaufen hat.

Allgemeine Wassersport-Ausstellung, Potsdam 1928. 12.—29. Mai 1928. Auf dem der Stadt Potsdam gehörigen großen Land- und Wassersportplatz Luftschiffhafen wird am 12. Mai 1928 die „AWA" zum 4. Male ihre Pforten öffnen. Zweck und Ziel der Ausstellung ist die Förderung der deutschen Bootsbauerei und der mit ihr im Zusammenhang stehenden Industriezweige, sowie des gesamten Wassersportes. Die „AWA 1928" wird von großen Wassersport-Veranstaltungen begleitet. Auf der diesjährigen Ausstellung wird eine Abteilung für Binnenschiffahrt und Wasserwirtschaft angegliedert sein.

DEUTSCHE BINNENSCHIFFAHRT

Das Aktienkapital der Binnenschiffahrtskonzerne

Nominalkapital der Aktiengesellschaften des Verkehrswesens in Konzernen am 31. 10. 27 *)	Bestand d. Akt.-Gesellsch. im Deutschen Reich				Davon in Konzernen						Das Nominalkapit. d Konzerngesellsch bezogen auf d. Kapital sämtl. Aktiengesellschaften		
	Anzahl	Nominalkapit. (in Mill. RM)	Berichtigtes Nominalkapital (in Mill. RM)		Anzahl	Nominalkapit. (in Mill. RM)	Davon doppelt gezählt		Berichtigtes Nominalkapital		unberichtigte Zahlen (Sp. 7 in vH von 3)	berichtigte Zahlen	
			Höchstbetrag (Sp. 3 min. 8)	Mindestbetrag (Sp. 3 minus [8 + 9])			ermittelt	außerdem geschätzt höchst.	Höchstbetrag (Sp. 7 min. 8)	Mindestbetrag (Sp 7 min. [8 + 9])		Höchstbetrag (Sp. 10 in vH von 4)	Mindestbetrag (Sp. 11 in vH von 5)
Insgesamt	475	1 663	1 579	1 528	189	1 017	84	51	933	882	61,2	59,1	57,7
See- und Küstenschiffahrt	70	425	397	381	21	359	28	16	331	315	84,5	83,4	82,7
Binnenschiffahrt . .	59	82	75	67	23	61	7	8	54	46	74,4	72,0	68,7
Bahnverkehr	268	1 035	985	959	117	507	50	26	457	431	49,0	46,4	44,9

*) *Das Aktienkapital in den deutschen Konzernen.* („Wirtschaft und Statistik", Berlin Nr. 3 v. Februar 1928.)

Rheinregulierung zwischen Germersheim und Mannheim-Rheinau. Zur Verbesserung des Fahrwassers im Rhein bei Speyer sind dieser Tage wieder Arbeiten aufgenommen worden. In dem scharfen Bogen längs des linken Ufers ist das Fahrwasser sehr tief und schmal, während vom rechten Ufer ein ausgedehnter Kiesgrund weit in den Strom hineinreicht. Es werden daher am linken Ufer die großen Tiefen durch Grundschwellen verbaut unter gleichzeitiger Abbaggerung des Kiesgrundes rechts, um ein Fahrwasser von gleichmäßigerer Tiefe und größerer Breite zu erhalten und den Bestand der Uferbauten zu sichern. / Schon im Vorjahr wurden längs des rechten Ufers unterhalb der Speyerer Brücke eine Anzahl Buhnen eingebaut, um in dem langen Bogen das Fahrwasser längs des konkaven Ufers festzuhalten und ein Ausschlagen des Schiffsweges nach der Seite zu ver-

hüten. / Diese Arbeiten bilden einen Teil der seit 1925 begonnenen Nachregulierung des Fahrwassers zwischen Germersheim und Mannheim-Rheinau. Auf dieser Strecke waren namentlich bei Germersheim und im Mechtersheimer Durchstich die Fahrwasserverhältnisse bisher häufig ungünstig. Durch Erhöhung zu tief liegender Uferbauten und durch den Einbau von Buhnen und Grundschwellen ist in der Mechtersheimer Strecke bereits eine ganz wesentliche Verbesserung für die Schiffahrt erreicht worden. Bei Germersheim sind die Arbeiten zur Zeit noch im Gange.

Jahresversammlung der Duisburg-Ruhrorter Schifferbörse. In der am 16. 2. 28 im Sitzungssaale des Börsengebäudes stattgefundenen ordentlichen Jahresversammlung wies der Vorsitzende, Generaldirektor Dr. h. c. Welker, auf die besonderen steuerlichen und sozialen Lasten hin, unter denen die Rheinschiffahrt gegenwärtig leidet und betonte eindringlich die Forderungen nach besserem Verständnis der maßgebenden Stellen für die Note dieses wichtigen Gewerbes. Den Geschäftsbericht erstattete Syndikus Dr. Schwoerbel.

Nach einer Kennzeichnung der allgemeinen Wirtschaftslage im vergangenen Jahre wurde eingehend über die Entwicklung des Schiffahrtsbetriebes während dieses Zeitraumes berichtet. Das Jahr zeichnete sich für den Schiffahrtsbetrieb durch einen sehr günstigen Wasserstand des Rheines aus. Gegenüber dem Jahre 1926 bewegten sich allerdings die Kahnfrachten im Jahre 1927 auf einem bedeutend niedrigeren Stande. Der unzureichende Güterverkehr, der Ueberschuß an Tonnage, die starke Konkurrenz der ausländischen Flagge und endlich der vorteilhafte Wasserstand wirkten so ungünstig auf das Verhältnis von Angebot und Nachfrage, daß die im Interesse der Lebensfähigkeit der deutschen Rheinschiffahrt so dringend notwendige Hebung der Frachtsätze nicht erzielt werden konnte. Das Schleppgeschäft hat im Berichtsjahre ebenfalls keine befriedigende Besserung erfahren. Der schlechten Transportlage auf dem Rhein entsprach auch die mangelhafte Beschäftigung der privaten Umschlagsbetriebe und der Lagerhäuser. Dr. Schwoerbel wies im einzelnen nach, daß die Rheinschiffahrt heute durchaus nicht mehr das blühende Gewerbe ist, das es früher war. Die Rheinschiffahrt hat alle Ursache, mit ernster Sorge Erhebungen anzustellen, auf welche Weise sie ihre Lage verbessern kann.

Bei der Besprechung der wichtigsten, die Binnenschiffahrt berührenden Fragen wurde zunächst erneut die Notwendigkeit der Schaffung einer einheitlichen Reichswasserstraßenverwaltung betont. Die im verflossenen Jahre im Bau befindlichen Kanalbauten sind nur unwesentlich gefördert worden. Bei der grundsätzlichen Einstellung zu den Kanalplänen wird man eine gesunde Mittelstraße gehen müssen. Notwendigkeit und Bauwürdigkeit einer Wasserstraße werden nur von Fall zu Fall unter sorgfältiger Beachtung aller Begleitumstände entschieden werden können. Das Verhältnis der Rheinschiffahrt zur Eisenbahn ist nach wie vor nicht, in jeder Hinsicht ungetrübt. Man darf hoffen, daß auch hier das Verständnis für die Nöte der Rheinschiffahrt in Zukunft stärker an Boden gewinnt.

Die Inanspruchnahme der Börse für die Erstattung von Gutachten, die Benennung von Sachverständigen und die Schlichtung von Streitigkeiten durch schiedsrichterliches Verfahren hat einen beträchtlichen Umfang angenommen. Auf diesen Gebieten liegt ein wesentliches Arbeitsgebiet der Schifferbörse, das an Bedeutung ständig zunimmt. Von den sonstigen Arbeiten der Börse ist besonders noch zu erwähnen die Frage der Verkürzung der binnenschiffahrtsgesetzlichen Lade- und Löschfristen. Die vom Vorstand der Schifferbörse vorgeschlagenen verkürzten Fristen werden sowohl den Interessen der Verlader wie denen der Schiffahrt gerecht. Hinsichtlich der Notierungen der Schifferbörse wies Dr. Schwoerbel erneut darauf hin, daß die Notierungen der Kohlenfrachten und Schlepplöhne an der Schifferbörse nicht die gesamten Transportkosten darstellen, sondern lediglich die reinen Wasserfrachten. Die Notierungen der Schifferbörse haben auch heute noch den besonderen Wert, den Schiffahrtskreisen und insbesondere den Schiffern die Tendenz der allgemeinen Marktlage zu zeigen. Dr. Schwoerbel schloß seine Ausführungen damit, daß gerade in der Rheinschiffahrt ein klarer Blick für die Erfordernisse der Zukunft vonnöten sei und daß vor allem gegenüber einer gewissen Resignation der Wille zur Selbstbehauptung und zum Leben sich stärker durchsetzen müsse.

Im Anschluß hieran wurden bei den Vorstandswahlen Direktor Tillich, Direktor Müssig und Direktor Kirchhoff in den Vorstand zugewählt. Im übrigen erfolgte Wiederwahl des bisherigen Börsenvorstandes. In der Vorstandssitzung, die der Mitgliederversammlung folgte, wurde zum Vorsitzenden einmütig Generaldirektor Dr. h. c. Welker wiedergewählt, zu stellvertretenden Vorsitzenden die Herren Direktor A. Annacker und R.-A. Urmetzer.

Der Kampf um die Moselkanalisierung.

In der letzten Zeit sind in Winzerversammlungen in Brauneberg und in Burgen a. Mosel vereinzelte Stimmen laut geworden, die sich gegen den Plan der Moselkanalisierung wandten. Wenn es sich auch offenbar nur um unverantwortliche Aeußerungen einzelner Personen handelte, so sind sie doch insofern bedenklich, als dabei bei weniger Gutunterrichteten der Eindruck entstehen könnte, es seien tatsächliche Gründe vorhanden, die gegen die Moselkanalisierung sprächen.

Die Treibereien gegen die Moselkanalisierung haben der Industrie- und Handelskammer Trier Veranlassung gegeben, in ihrer letzten Vollsitzung sich mit der Frage zu befassen. Es wurde eine Entschließung gefaßt, in der erklärt wird, daß es sich bei den in Winzerversammlungen zu Brauneberg und Burgen laut gewordenen Stimmen gegen die Moselkanalisation um unverantwortliche Aeußerungen einzelner Personen handle, die in keiner Weise die Auffassung der Mosel-Bevölkerung in ihrer Gesamtheit — vor allem auch nicht des Vorstandes des Winzerverbandes — zum Ausdruck brächten. Die Aeußerungen seien aber bedenklich und bedauerlich, weil dadurch der Eindruck entstehen könne, es seien tatsächlich Gründe vorhanden, die gegen die Moselkanalisierung sprächen. Mit lebhaftem Befremden müsse man von diesen Treibereien Kenntnis nehmen, die ihren Ursprung in gewissen lokalen Wünschen (Bevorzugung von örtlichen Bahnbauplänen) hätten. Längst sei es demgegenüber bekannt, daß die Kanalisierung der Mosel eine Lebensfrage für das ganze Moselgebiet, auch für die Winzer, darstelle, da nur durch sie dem seit Jahrzehnten stagnierenden Wirtschaftsleben Entwicklungsmöglichkeiten zu besseren und gesunderen Verhältnissen gegeben werden könnten. Wir hätten daher an der Mosel allen Grund, in dieser Frage zusammenzustehen und nicht durch kurzsichtige Lokalpolitik der Verewigung der jetzigen gedrückten Zustände das Wort zu reden.

Die Angelegenheit kam dann noch auf einer großen Winzerversammlung zur Sprache, die in Nittel stattfand. Auf dieser erklärte der Vorsitzende des Winzerverbandes, Schieffer, der Vorstand habe sich zwar noch nicht mit der Frage der Moselkanalisierung befaßt, aber es handle sich bei den Aeußerungen nur um persönliche Ansichten, die von der Allgemeinheit der Winzer nicht geteilt würden. Der Mosel-Kanal könne zwar für die Bauzeit vielleicht einen Arbeitermangel zur Folge haben, aber auch dies sei nicht sicher, weil der Kanal wahrscheinlich — wie die Mittelmoselstraße — durch Arbeitslose gebaut werde, Winzer also nicht dabei beschäftigt würden. Im übrigen bringe der Kanal aber doch dauernde Vorteile für alle Orte der Mosel, auch für die Winzer. Die Mosel-Wasserstraße sei ebenso zu begrüßen wie die Mittelmosellandstraße. Jedenfalls könne man dieses große Werk wahrhaftig nicht mit ein paar Kleinbahnen in die Eifel oder auf den Hundsrück vergleichen. Die Ausführungen des Redners fanden lebhaften Beifall.

Protestkundgebung der Havelanlieger.

Unter großer Beteiligung der Bevölkerung der Ost- und Westpriegnitz des Havellandes und von Lupin fand vor kurzem in Havelberg eine Protestkundgebung statt, in der zur Abwendung der drohenden Wirtschaftskatastrophe an der Havel von der Regierung dringende Maßnahmen gefordert wurden. Die Versammlung gipfelte in der Annahme einer Entschließung, in der es u. a. heißt:

„Die Notgemeinschaft der Landwirtschaft an Havel und Elbe und der angrenzenden Gebiete, sowie des Gewerbes, Handwerks und Handels nimmt davon Kenntnis, daß regierungsseitig die Ausarbeitung von Regulierungsprojekten für die untere Havel, für die rechtsseitigen Nebenflüsse der Havel angeordnet ist. Die Notgemeinschaft ist der Ansicht, daß beiden großen Flußläufen nur durchgreifend geholfen werden kann, wenn endlich auch die Elbe selbst großzügig reguliert und in ihren Deichanlagen verstärkt wird. Kann dieses dringende Projekt aber zur Zeit aus technischen oder finanziellen Gründen noch nicht in Angriff genommen werden, so erwartet die Notgemeinschaft, daß nun-

mehr unverzüglich die Vorflutverbesserung an der Unteren Havel mit allem Nachdruck begonnen wird. Die Notgemeinschaft fordert, daß neben der unverzüglichen Erhebung der genannten Flußregulierungsprojekte zum Gesetz durchgreifende Maßregeln zur Linderung der Not in den Ueberschwemmungsgebieten ergriffen werden."

Der Eisbrecher Pillau—Elbing. Die Elbinger Schichau-Werke hatten einen Dampferneubau (Schleppdampfer „Santa Lucia" für Rechnung des Argentinischen Ackerbau-Ministeriums in Buenos-Aires) abzuliefern. Da nicht gewartet werden konnte, mußte die Haffeisdecke zur Schaffung einer Fahrstraße für den Dampferneubau aufgebrochen werden. Die außerordentlich schwierige Arbeit — bei einem Haffeispanzer von häufig 35 cm und einer Fahrstrecke von 75 km — wurde von dem Eisbrecher „Hermann" (Wischke & Reimer, Königsberg) in 67stündigen Bemühungen erledigt. Nur der äußersten Anspannung der gesamten Schiffsbesatzung des „Hermann", der mit seiner 350 PS-Maschine wohl der stärkste Eisbrecher seiner Art im Osten ist, ist das Gelingen des Unternehmens zu verdanken. Bisher ist es, wie uns mitgeteilt wird, noch nicht vorgekommen, daß ein Dampfer im Monat Februar, in welchem bekanntlich in Ostpreußen der stärkste Frost des Jahres herrscht, eine derartige Reise unternommen hat. Es muß hierbei berücksichtigt werden, daß, abgesehen von den Eisschwierigkeiten, das Haff vollkommen von den Leuchtfeuern und Seezeichen, die sonst die Orientierung ermöglichen, entblößt ist*).

AUSLÄNDISCHE BINNENSCHIFFAHRT

Ermäßigung der Hafengebühren in Rotterdam. Die Gemeindeverwaltung von Rotterdam hat beschlossen, die Hafengebühren für Reedereien, deren Schiffe häufig Rotterdam anlaufen, dahingehend zu ermäßigen, daß für ein Schiff einer Reederei, falls deren Schiffe zusammen mehr als zwölfmal jährlich den Hafen anlaufen, ein bestimmter Rabatt gewährt wird. Bisher wurde der Nachlaß nur gewährt, wenn ein und dasselbe Schiff mehr als zwölfmal Rotterdam anlief. Man hat sich zu dieser Maßnahme entschlossen, um den Stückgutverkehr über Rotterdam zu heben. Außerdem hat die Handelskammer bei der Gemeindeverwaltung beantragt, Dampfern, die nur zum Bunkern nach Rotterdam kommen, die Hafengebühren zu erlassen. Mit dieser Maßnahme hat man in Amsterdam gute Erfolge erzielt.

Eisenbahn und Binnenschiffahrt in Belgien. Die Tarifherabsetzung der belgischen Eisenbahn-Gesellschaft für einige Warengattungen und Strecken hat die belgische Binnenschiffahrt zu energischen Schritten bei der Regierung veranlaßt. Es handelte sich, wie die I. u. H. mitteilt, offensichtlich nur um einen Versuch der Eisenbahn, einen Teil derjenigen Kundschaft, die infolge der Eisenbahntarif-Erhöhungen ihre Transporte dem Wasserwege anvertraut hatte (hauptsächlich Kohle), durch Ermäßigung der Tarife zurückzugewinnen. Der Staat müsse das größte Interesse daran haben, daß die Binnenschiffahrt, die 1927 an Hafengebühren nahezu 3½ Mill. Fr. bezahlt und deren Verkehr im Antwerpener Hafen sich auf 64—65 000 Kähne belaufen habe, nicht ruiniert würde. Ständig werde die Binnenschiffahrt vernachlässigt und die Eisenbahn gefördert. Es sei lediglich dem scharfen Wettbewerb der Eisenbahn und dem völlig ungenügenden Ausbau bezw. der mangelnden Unterhaltung der Wasserwege zuzuschreiben, wenn die Lage der Binnenschiffahrt sich nicht bessere. Nach langem Zögern scheint man sich in Belgien den Vorstellungen der Binnenschiffahrt nicht verschlossen zu haben. Eine Tariferhöhung steht bevor.

Verkauf der deutschen Rheinschiffe durch den belgischen Staat. Die auf Grund des Versailler Vertrages abgelieferten deutschen Rheinschiffe und die seinerzeit in Belgien beschlagnahmten Fahrzeuge sind, nachdem sie jahrelang in belgischen Häfen herumgelegen hatten, ohne einen Käufer zu finden, nunmehr zu günstigen Zahlungsbedingungen an belgische Schiffahrtsfirmen übergegangen. Die Köln. V. Ztg. weis zu berichten, daß die Société Anversoise des transports fluviaux für etwa 15 Mill. Frs. elf Fahrzeuge erhielt, die Compagnie d'armement et des transports fluviaux ebenfalls elf Fahrzeuge für etwa 5 Mill. Frs., die Société d'armement fluvial sechzehn Fahrzeuge für etwa 7 Mill. Frs., ferner eine französisch-belgische Gesellschaft vier Schleppboote für etwa 5,5 Mill. Frs. und eine andere Gesellschaft drei Schleppdampfer für 3,3 Mill. Frs. Ferner wurden eine Reihe Dampfer an verschiedene Firmen und Einzelschiffer verkauft. Ein Teil der Fahrzeuge befindet sich in Fahrt, während der größte Teil ausgebessert und überholt werden muß. Die französischen und belgischen Gesellschaften erhalten dadurch eine nicht unwesentliche Verstärkung ihrer Fahrbetriebsmittel. Das wird sich bei dem an sich schon übermäßig großen und in keinem richtigen Verhältnis zum Güterangebot stehenden Rheinschiffahrtsraum auf die Frachten und Schlepplöhne nachteilig auswirken; und darunter werden naturgemäß auch obige Gesellschaften, obschon sie ihre Fahrzeuge nicht nur auf dem Rhein fahren haben, zu leiden haben.

Monatsbericht aus den Donauländern. Im Jahre 1927 ist der Donauverkehr auf 60% des Vorkriegsstandes gelangt, nachdem er im Jahre 1924 kaum 40% desselben betragen hat. Dennoch muß die Lage als durchaus ungünstig bezeichnet werden, wenn man bedenkt, daß im Dienste dieses gegen 1913 noch so weit rückständigen Verkehrs ein Schiffspark steht, der um 30% größer ist als der vor dem Kriege, und daß einige Donaustaaten erhebliche finanzielle Opfer bringen, um ihre Schiffahrt flott zu erhalten. Zum Zwecke einer Lösung der allerdringendsten Probleme des Verkehrs auf dem Strome ist die Abhaltung einer Internationalen Donautagung beabsichtigt, die im April d. J. in Wien stattfinden soll. Ihr eifrigster Proponent ist der ungarische Staatssekretär Elemer Hantos. Nach seinem Urteil herrscht heute im Schiffsverkehr auf der Donau die größtmöglichste Unwirtschaftlichkeit, die es je auf einem Strome gegeben hat! Eine Hauptursache dafür liegt in dem Verhalten einzelner Donaustaaten gegenüber den Schiffahrtsgesellschaften fremder Flaggen. Der eine Donaustaat hindert die fremden Schiffe, gewisse Häfen anzulaufen, der andere sperrt wichtige Häfen, weil sie an einem Nebenfluß oder einem Kanal liegen, ein dritter Staat wieder bereitet den vorüberziehenden Schiffen Zoll- und Paßschwierigkeiten usw. usw. Dazu kommt noch die klägliche Lage des Fahrwassers, jahrelanges Fehlen von Baggerungen an wichtigen Punkten, ferner die alljährliche kata-

*) Ein Teilnehmer an der Fahrt bringt in der Elbinger Zeitung (Nr. 44 v. 21. 2. 28) einen interessanten ausführlichen Bericht über die schwierige Fahrt.

strophale Versandung in der Donaumündung und dergl. m. Die Weltwirtschaftskonferenz in Paris im Jahre 1927 hat in der Angelegenheit der Donau völlig versagt, die Internationale Donaukommission und die Europäische Donaukommission sind beide nicht imstande gewesen, in ihren Tätigkeitsgebieten einen Wandel zum Besseren durchzusetzen. Die beabsichtigte Internationale Donautagung in Wien soll nun die unhaltbare Lage deutlich beleuchten und die kompetenten Stellen zu einem energischen Einschreiten wenigstens in den wichtigsten Punkten veranlassen.

*

Während die anderen Donauuferstaaten ihre Binnenschiffahrt kräftig unterstützen, gewährt Oesterreich der D. D. S. G., der österreichischen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, keine staatliche Subvention. Vor dem Kriege stand die D. D. S. G. im Bezuge einer Jahressubvention von 1,5 Millionen Kronen. Die Forderungen österreichischer Donauuferstädte nach einer Verdichtung des Verkehrs haben nun die Subventionsangelegenheit ins Rollen gebracht. Die Gesellschaft macht eine Erfüllung der Wünsche nach Verbesserung der Inlandsverbindungen von einer staatlichen Unterstützung abhängig und weist dabei auf die Tatsache hin, daß der Staat ja auch kleine, erträgnislose Lokalbahnen subventioniert.

*

Die Tschechoslowakei fühlte sich durch die im Jahre 1926 erfolgte Gründung des deutsch-österreichisch - ungarischen Schiffahrtskartells auf der Donau sichtlich benachteiligt. Damals setzten sogleich Bestrebungen ein, die Donauschiffahrt der kleinen Ententestaaten Tschechoslowakei, Jugoslawien und Rumänien zu einem Gegenkartell zu vereinigen. Die betreffenden Verhandlungen kamen aber nie über das Vorstadium hinaus. Als sie gänzlich eingestellt worden waren, zeigten sich entgegengesetzte Bestrebungen, die einen Anschluß der tschechoslowakischen Donauschiffahrt an das Kartell der oberen Donauanrainer zum Ziele hatten. (Einem breiteren Kartell der oberen Donau gehört die tschechische Schiffahrt bereits an.) Auch diese Versuche blieben ergebnislos. Nun leben die Pläne einer tschechoslowakisch-jugoslawischen Kartellbildung wieder auf. Sowohl in Abgeordneten- wie auch in Schiffahrtskreisen der Tschechoslowakei arbeitet man auf eine Kartellbildung mit SHS hin.

*

Unter Beteiligung des Staates, des Bezirkes und der Stadtgemeinde ist in Preßburg (Bratislava) die Gründung einer öffentlichen Lagerhausgesellschaft für den Freihafen zu Stande gekommen. Ihr eingezahltes Kapital beträgt 4 Millionen Kr. Die Gesellschaft wird demnächst mit dem Bau eines Freihafen-Lagerhauses beginnen, das 1929 dem Verkehr übergeben werden soll. Die Verladeanlagen des Freihafens werden auf Staatskosten errichtet.

*

Der Warenumschlag im Hafen von Komorn (Komarno) betrug 1927 598 000 t, womit Komorn, wie vorauszusehen, die führende Stelle unter den Häfen der Tschechoslowakei errungen hat.

*

In Jugoslawien hat der Ministerrat den vom Verkehrsminister eingebrachten Voranschlag für das Rechnungsjahr 1928/29 wesentlich herabgesetzt und dadurch die Förderung der Schiffahrt neuerdings erschwert. / Die Flußschiffahrt SHS hat von ihrem letztjährigen Gewinn von 9,5 Millionen Dinar 4,5 Millionen zu Amortisationen bestimmt. / Die Erweiterungs- und Modernisierungsarbeiten im Hafen von Belgrad werden schon im laufenden Jahre teilweise zum Abschluß gelangen. Die erforderlichen Hafeneinrichtungen gehen bis zu einem Betrag von 1,2 Millionen RM. als deutsche Lieferungen auf Reparationskonto. / Infolge ungünstiger Witterung hat die Internationale Donaukommission im Kataraktengebiet des Eisernen Tores noch nicht die „Schwimmer" aussetzen können, sodaß diese Strecke noch nicht befahrbar ist.

*

Unter den bulgarischen Donauhäfen nimmt Lom eine besonders erfreuliche Entwicklung, seitdem dieser Hafenplatz in günstiger Weise an das Bahnnetz seines Hinterlands angeschlossen ist. Lom macht dem bisher bei weitem führend gewesenen Donauhafen Rustschuk (Russe) bereits ernste Konkurrenz.

Dr. F. W.

Ausbau der lettländischen Wasserstraßen. Während Lettland für den Ausbau seiner Seehäfen in den letzten Jahren recht bedeutende Aufwendungen gemacht hat, hat es für den Ausbau der Binnenwasserstraßen so gut wie nichts getan. Man hat jetzt für die nächsten fünf Jahre beim Seedepartement, dem die Seehäfen wie die Binnenwasserstraßen unterstehen, einen Ausbauplan aufgestellt, der für die Seehäfen wieder 10 Mill. Goldfranken ausgeben will, ohne die laufenden Baggerarbeiten, während für alle Binnenwasserstraßen zusammen nur ganze 440 000 Gfr. vorgesehen sind! Für ein Land, dem der Unterlauf eines so großen Stromes wie der Düna zugehört, ist das reichlich wenig. Die Düna soll nach dem Plan von der russischen Grenze bis Livenhof auf etwa 150 Kilometer nur gereinigt werden, was 250 000 Gfr. erfordert. Die Kurische Aa soll mit einem Kostenaufwand von 75 000 Gfr. von Mitau bis Schlock auf eine Tiefe von 3 m gebracht werden. Regulierungsarbeiten oberhalb von Mitau bis Mesoten und oberhalb von Bauske sollen dann noch ganze 20 000 Gfr. erfordern. Weiter ist mit einem Aufwand von 110 000 Gfr. eine Regulierung der Windau von Windau bis Goldingen für eine Wassertiefe von 1 m vorgesehen. Weitere ähnliche Regulierungsarbeiten für 150 000 Gfr. sollen am Nebenfluß der Düna Dubenaa vorgenommen werden. Schließlich will man für die Baggerarbeiten auf den Flüssen noch 4 Prähme für 60 000 Gfr. anschaffen. Für Wasserstraßen, die heute schon einen Verkehr von 2 bis 3 Mill. Tonnen jährlich, dazu auch einen bedeutenden Passagierverkehr haben, ist das ein recht mageres Programm mit ca. 70 000 M. jährlich.

Dr. Steinert.

Ein neuer Kanalweg zwischen der Ostsee und dem Weißen Meer. Die Behörden von Leningrad betreiben den Bau des Latscha-Lubensker Kanals und haben die Ausarbeitung von Plänen für diesen in die Wege geleitet. Der Kanal soll den Latscha-See mit dem Onega-See verbinden, der wieder mit dem Ladoga-See durch den Siwr-Fluß in Verbindung steht. Der Latscha-See seinerseits, der nordwestlich vom Onega-See liegt, hat eine einigermaßen schiffbare Verbindung mit dem Onega-Fluß und damit mit dem Weißen Meer. So würde durch diesen Kanal eine Verbindung von Leningrad zum Weißen Meer entstehen. Vor allem würden große Teile der nördlichen Waldgebiete eine schiffbare Verbindung mit Leningrad erhalten, dessen Holzausfuhr dadurch erheblich steigen würde. Eine Erschließung der großen Waldgebiete, die jetzt abseits des Verkehrs liegen, ist ja für Rußland heute im Interesse des Außenhandels besonders wichtig.

Dr. Steinert.

RECHTSFRAGEN DER BINNENSCHIFFAHRT

Umfang der Sorgfaltspflicht des Schutenmieters. Die Firma H. hatte einer anderen Hamburger Firma eine Schute vermietet. Die Schute wurde mit Kohlen beladen und durch einen Schlepper der Mieterin vom Reiherstieg nach Harburg geschleppt, wobei sie vor der alten Schleuse Harburg voll Wasser schlug und sank. Die Mieterin ließ die Schute heben und reparieren und verlangte nun von der Firma H. Erstattung der aufgewendeten Kosten, da die Schute infolge von Wettereinflüssen, also durch höhere Gewalt und ohne ihr Verschulden gesunken sei. Die Firma H. bestritt ihre Ersatzpflicht, da die Mieterin verpflichtet sei, die Schute in unbeschädigtem Zustand zurückzugeben, auch habe diese das Sinken der Schute durch Schleppen über die Elbe in überladenem Zustande bei stürmischem Wetter verschuldet. / Die Klage ist vom Hanseatischen Oberlandesgericht durch Urteil vom 2. 11. 27 abgewiesen worden. Das Gericht ging, wie wir dem Hambg. Fremd. Bl. weiter entnehmen, bei der rechtlichen Beurteilung davon aus, daß die Mieterin der Schute zur Abwendung ihrer evtl. Haftung den Unfall aufklären und nachweisen müsse, daß er von ihr nicht verschuldet sei. Die Beweiserhebung hatte ergeben, daß zur Unfallzeit böiges, windiges Wetter bei bewegtem Wasser geherrscht hatte, und zwar schon längere Zeit vor Antritt der Schleppfahrt. Für derartiges Wetter war die 160 Tonnen tragende Schute mit 147 Tonnen nach Ansicht des Gerichts reichlich schwer beladen, was der Schlepper der Klägerin hätte in Erwägung ziehen müssen. Da ferner zu jener Zeit auch Ebbstrom herrschte und infolgedessen bei dem heftigen Westwind mit erheblich bewegtem Wasser zu rechnen war, könne sich die Mieterin der Schute bei dieser ihr bekannten Sach- und Wetterlage keineswegs auf höhere Gewalt berufen. Es wäre Sache der Klägerin gewesen, bei der Beladung und bei der Entscheidung, ob die Fahrt bei dem herrschenden Wetter angetreten werden sollte, alle vernünftigerweise von ihr zu erwartenden Vorsichtsmaßregeln zu treffen und nötigenfalls die Reise aufzuschieben. Dies sei hier nicht mit der nötigen Sorgfalt beachtet worden. Die Schute sei gesunken, ohne daß irgendwelche unvorhersehbaren Vorkommnisse sich ereignet hätten, sondern lediglich infolge der — nicht etwa plötzlich veränderten — allgemeinen Wetterlage. / Da die Klägerin der ihr obliegenden Aufklärungs- und Exkulpationspflicht gegenüber der Beklagten nicht genügt habe, könne sie sich der Verantwortung für das Sinken der Schute, die der Obhut ihres Eigentümers derzeit entzogen und der Mieterin allein überlassen war, nicht entziehen. (Bf. I 183/27.)

Frist für das Abschleppen von Schiffen. Die Schifferbörse zu Duisburg-Ruhrort hat in ihrem Gutachten vom 11. März 1927 das Vorhandensein eines Schiffahrtsbrauches, daß Schiffe mit Teilladungen sich eine Wartezeit auf Schleppgelegenheit bis zu 24 Stunden gefallen lassen müßten, nicht anerkannt. Ob ein Schiff mit Teilladung fristgerecht abgeschleppt ist, sei in jedem einzelnen Falle gesondert zu entscheiden.

Der Hamburger Staat haftet für den Schaden, der durch ordnungswidrige Befestigung der Pallisaden im Hafen entsteht, nach § 823 BGB. Am 12. Oktober 1926 ist ein dem Schiffseigner Kuhlmann gehörender Kahn, der im Hamburger Hafen gegenüber den Vorsetzen längsseit des an den Dückdalben vertäuten Dampfers „Leonhard" lag, dadurch beschädigt worden, daß ein Teil der Zoll-Pallisaden, die gegenüber den Vorsetzen liegen, sich losgerissen hat und gegen den Kahn getrieben worden ist. Kuhlmann hält den Hamburger Staat für den Schaden verantwortlich und hat seinen Anspruch zu einem Betrage von 1496 RM. an die Pritzerber Kahn-Versicherungs-Ges. a. G. Pritzerber a. Havel abgetreten, bei der der Kahn versichert war. Ihre Klage auf Zahlung dieses Betrages hat das Landgericht abgewiesen. Auf die Berufung der Klägerin ist der Klageanspruch durch Urteil des Hans. OLG. ZS. V., vom 14. Oktober 1927 Bf. V 353/27 dem Grunde nach für berechtigt erklärt worden. Denn, wie der Senat (HGZ. 1920 Sp. 472) in Uebereinstimmung mit RGZ. 51 S. 373 (379) bereits an einer anderen Stelle ausgesprochen hat, haftet nach § 823 BGB. der Eigentümer einer Sache für Beschädigungen, die durch diese Sache verursacht worden sind, insoweit, als er sie bei billiger Rücksichtnahme auf die Interessen des anderen hätte vermeiden können. Daß im vorliegenden Falle die Beschädigung vermeidbar war, ist in der Begründung des Urteils des näheren dargelegt. Daß die billige Rücksichtnahme auf alle am Hafenverkehr Beteiligten hier die Verhinderung der Schädigung forderte, bedarf keiner weiteren Begründung. (Ueber das Urteil ist ausführlich berichtet in der Hanseatischen Rechts- und Gerichtszeitschrift, Hamburg, Nr. 8/1928.)

EISENBAHNFRAGEN

Reichseisenbahnrat. Zu einer Sitzung des Ständigen Ausschusses des Reichseisenbahnrats hat dessen Vorsitzender, der Staatssekretär im Reichsverkehrsministerium Gutbrod gemäß § 14 der Verordnung über Beiräte für die Deutsche Reichsbahn Gesellschaft vom 24. April 1922 auf Freitag den 9. März 1928 eingeladen. / Die Tagesordnung umfaßt folgende Punkte:

1. Stellungnahme zu dem Entwurf einer neuen Eisenbahnverkehrsordnung,
2. Mitteilungen über die Gütertarife der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (Beschluß des Reichseisenbahnrats vom 19. Juli 1927).

Unwirksamkeit des neuen Küstentarifs für Bunkerkohlen.

Zu dem kürzlich von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft eingeführten Küstentarif für Bunkerkohle geht uns vom Rheinisch-Westfälischen Kohlen-Syndikat eine Erklärung zu, der wir nachstehendes entnehmen:

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft hat mit Gültigkeit vom 20. Februar 1928 einen Nachtrag zum Küstentarif für Ruhrkohle (A.-T. 6e) veröffentlicht, durch den nach einer uns zugegangenen Mitteilung im Zusammenhang mit den Erörterungen über den Bau des Hansakanals der Oeffentlichkeit gegenüber der Beweis erbracht werden soll, daß die Reichsbahn ernstlich gewillt sei, durch Ermäßigung der Fracht für Bunkerkohle bei der Verdrängung englischer Kohle mitzuwirken.

Wir sehen uns zu der Erklärung genötigt, daß diese Tarifmaßnahme nicht geeignet ist, den Absatz von Bunkerkohle aus dem Ruhrgebiet zu heben. Wenn es in der neuen Tarifbestimmung heißt: die Reichsbahn erstatte dem Vertragsgegner (Koh-

lensyndikat) im Rückvergütungswege für jede aufgelieferte Tonne Bunkerkohle 2,40 RM. im Versand nach den Empfangsstationen der Nordsee und 1,90 RM. im Versand nach denen der Ostsee, so wird diese Bestimmung an die Bedingung geknüpft, daß die bisher für den gesamten Kohlenversand nach der deutschen Küste geforderte Mindestmenge von 455 000 t/Mon. nunmehr ohne Einrechnung der Bunkerkohle aufgeliefert oder für die fehlende Menge die Entschädigung von 2,37 RM/t gezahlt werden muß.

Da nur die Reichsbahn und das Kohlensyndikat beurteilen können, ob hiernach eine Entschädigung zu entrichten ist und in welcher Höhe, die übrigen Beteiligten aber nach den Erklärungen der Reichsbahn annehmen müssen, daß der Tarif eine wirksame Frachterleichterung für Bunkerkohle bringe, so ist es natürlich, daß in der Oeffentlichkeit die Meinung entsteht, das Syndikat sei nunmehr in der Lage, die Bunkerkohle zu wesentlich niedrigeren Sätzen nach der Nordsee sowie nach der Ostsee zu versenden. Diese Auffassung wird bestätigt durch zahlreiche Zuschriften und Anrufe, die wir in diesen Tagen erhalten haben. Hierzu ist zu bemerken, daß die bisher für die Gesamtmenge geltende Soll-Zahl von 455 000 t/Mon., die nach dem Jahresdurchschnitt festgestellt wird, bisher nur in dem Ausnahmejahr 1926 (englischer Bergarbeiterstreik) erreicht werden konnte, während wir für die Jahre 1925 und 1927 infolge von Minderabsatz erhebliche Entschädigungen an die Reichsbahn-Gesellschaft zu entrichten hatten.

In dem monatlichen Durchschnittsversand des Jahres 1927 von etwa 438 000 t waren schätzungsweise rund 100 000 t Bunkerkohle und 338 000 t sonstiger Kohle enthalten. Die Menge der nicht zu Bunkerzwecken dienenden Kohle müßte also nach der neuen Bestimmung zunächst einmal um 455 000—338 000 t, d. h. um 117 000 t gleich 35% erhöht werden, wenn die im Tarif genannte Rückvergütung von 2,40 bezw. 1,90 RM/t wirksam werden soll. Mit andern Worten: Um diese Vergütung für Bunkerkohle zu erhalten, müßte zunächst der Absatz derjenigen Kohle, für welche keine Ermäßigung gewährt wird, um 35% erhöht werden! Wir haben der Reichsbahn keinen Zweifel darüber gelassen, daß gegen die Erstellung eines solchen Tarifs die schwersten Bedenken beständen. Ungeachtet unserer dringendsten Vorstellungen hat aber die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft unter Ablehnung einer vom Aufsichtsrat und Vorstand erbetenen vorherigen Unterredung den Tarif veröffentlicht.

Die Erklärung setzt sich dann im einzelnen mit einigen Ausführungen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft auseinander, die auf der Annahme beruhen, das Kohlensyndikat könne den Bahnversand nach dem Küstengebiet dauernd mindestens auf der in den letzten Monaten erreichten Höhe halten, die über die bisherige Mindestmenge hinausging. Das Kohlensyndikat erklärt diese Auffassung für unzutreffend und weist darauf hin, daß der höhere Bahnversand der Wintermonate auf die Behinderung der Binnenschiffahrt zurückzuführen sei, die zeitweise teils durch Frost, teils durch Streik lahmgelegt gewesen sei. Da die Versanddisposition beim Käufer liege, in normalen Zeiten aber der Wasserversand in verschiedenen Verkehrsbeziehungen dem Empfänger wesentlich günstigere Bedingungen gewähre als der Bahnversand, so sei bei dem Frachtvorsprung von mehr als 4 RM, den England genieße, eine nachhaltige Steigerung des Ruhrkohlenabsatzes im Küstengebiet nur durch weitere Senkung der Bahnfrachten zu erreichen. Die Erklärung schließt damit, es müsse auf Grund sorgfältiger Ueberlegung festgestellt werden, daß der neue Tarif keinerlei Anreiz zur Vermehrung des Bunkerkohlenabsatzes im Küstengebiet bringe.

DIE BETRIEBSLAGE DER DEUTSCHEN BINNENSCHIFFAHRT

JANUAR — FEBRUAR 1928

Neckar Der sonst im Januar eintretende Frost zeigte sich nur an wenigen Tagen und störte die Neckarschiffahrt nicht. Auch war der Wasserstand den ganzen Monat gut, so daß die Schiffe gut beladen werden konnten. Wie fast immer im Januar bewegte sich der Schiffahrtsverkehr in ruhigen Bahnen. / Es gingen in Mannheim 23 Schleppzüge mit 72 Kähnen ab, wovon 41 mit Kohlen, 19 mit Gütern für Heilbronn, 6 mit Kies für Heidelberg beladen waren; 6 Fahrzeuge leer waren nach Zwischenstationen bestimmt. Zu Tal wurden 53 Kähne mit Salz, 7 mit Backsteinen, 2 mit Gips, 2 mit Gütern nach Mannheim, sowie mehrere Kähne mit Bruchsteinen zum Kanalbau abgefertigt. / Störungen im Schiffahrtsbetrieb traten nicht ein.

Mitgeteilt von der Neckar A.-G., Stuttgart.

Weser Die Binnenschiffahrt auf der Weser im Januar 1928 kann in Anbetracht der Jahreszeit im allgemeinen als nicht ungünstig bezeichnet werden. Frostsperre herrschte nur vom 1. bis 5. Im übrigen war jederzeit volle Abladung möglich. Demgegenüber war der Dezember bedeutend ungünstiger. Der Januar 1927 blieb allerdings von jeder Sperre verschont und bot ebenfalls stets Vollschiffigkeit. / Im Verkehr durch die Bremer Weserschleuse wurden im Januar 1928 in beiden Richtungen zusammen 181 400 t festgestellt. Das sind nur 6 000 t weniger als im Monatsdurchschnitt 1927. Im Dezember waren es 149 800 t und im Januar des Vorjahres 151 500 t Ladung. Der diesjährige Januar brachte mithin eine Zunahme von 21% gegenüber dem Dezember und 20% gegenüber dem Januar 1927. / Die Zunahme entfällt auf beide Richtungen. Doch war sie im Bergverkehr weit größer als in der Talfahrt. Talwärts gingen 126 500 t und bergwärts 55 000 t. Damit lag der Bergverkehr um rund 11 500 t über dem Durchschnitt des Vorjahres. / Das Verhältnis der Berg- zur Talfracht, das so oft auf der Weser sehr zu wünschen übrig läßt und vielfach unter 20% lag, dann im Durchschnitt 1926 20% und 1927 30% erreichte, betrug im Januar 44%. Diese günstige Entwicklung ist erheblichen Getreidetransporten zu danken, die 37 600 t erreichten, allerdings z. T. aus Restanten der Frostperiode bestanden, sodaß im Februar mit einem Rückgang dieser Ziffer gerechnet werden muß, während talwärts ein Anwachsen der Kohlentransporte erwartet wird, die im Januar 72 700 t ausmachten. An Kali und Salz kamen talwärts 14 000 t und an Kies und Steinen 25 200 t. Im Bergverkehr erreichte Holz 5 100 t. Das ist eine erfreuliche Weiterentwicklung auch in diesem Artikel, der im Monatsdruchschnitt von 3 700 t 1927 schon weit über dem Vorjahre lag. Von Gütern unter 5 000 t seien noch talwärts Zement mit 3 900 t und bergwärts Mehl mit 3 200 t erwähnt.

Mitgeteilt vom Weserbund e. V., Bremen.

59. Hauptversammlung

des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V.

31. Aug. bis 2. Sept. 1928 in Königsberg i. Pr.

Oder 6.—12. 2. 28. Die von der Oderstrombauverwaltung an die Wasserbauämter der oberen Oder am 8. Februar erlassene Verfügung, die Wehre aufzurichten und den Stau herzustellen wurde durch einen Wasserwuchs am 9. 2. um rd. 1½ m wesentlich unterstützt. Im Bezirk des Wasserbauamts Brieg konnte daher, nachdem auch die Ausbesserungsarbeiten an der Schleuse Neiße-Mündung beendet, der Betrieb schon am 11. 2., im Bezirk Breslau am 13. 2. aufgenommen werden. Mit dem Abschwimmen der ersten Kähne von Coselhafen, die noch vom Winter her beladen waren, wird am 15. 2. gerechnet. Die ersten Ausgangsgenehmigungen von den Gruben sind in Coselhafen am 13. per 14., 15. und 16. erteilt worden. Im Hohenzollern-Kanal ist der Betrieb am 9. 2. aufgenommen worden, nachdem durch mehrere Dampfer das Eis gebrochen und auch die Arbeiten an der Schleuse Niederfinow beendet waren. Im Oder—Spree-Kanal hat der erste Schleppzug, dessen Dampfer das Eis von Kersdorf bis Fürstenberg gebrochen, am 11. 2. abends Fürstenberg erreicht, sodaß am Sonntag, den 12. 2., zahlreiche Schleppzüge in Richtung Berlin abfahren konnten. / Die Schiffahrtsperiode 1928 ist somit überall eröffnet. / Ueber den Verkehr bei Breslau liegen von der Schleuse Ransern folgende Meldungen vor: Zu Berg 19 beladene, 11 leere Kähne, zu Tal 144 beladene, 4 leere Kähne. Die Abschleppung der im Winter in Stettin beladenen Kähne geht glatt vonstatten. Der in Hamburg vorhandene Kahnraum ist in erster Linie für den starken Transport englischer und westfälischer Kohle nach Berlin aufgebraucht worden.

13.—19. 2. 28. Bei sehr hohen Wasserständen und heftigen Frühjahrsstürmen kommt der Verkehr nur langsam in Gang. Nach Breslau sind in der Berichtswoche nur 88 Fahrzeuge zu Berg herangekommen (darunter 53 leere), zu Tal fuhren von Ransern 147 beladene Fahrzeuge ab. Der Umschlag in Coselhafen ist durch den mangelnden Kahnraum stark beeinträchtigt, am 19. abends waren nur noch 46 Fahrzeuge in Coselhafen. / Bedauerlicherweise hat das Jahr mit 4 Totalhavarien bei Koppen, Linden, Janowitz und Neusalz begonnen, durch die allerdings die übrige Schiffahrt nicht behindert wird. / Auf dem Oder—Spree-Kanal wird z. Zt. der starke Rang aufgearbeitet, der sich zu Tal wie zu Berg durch die starke Schiffsansammlung in Fürstenberg bezw. Berlin während der Vereisung des Kanals gebildet hatte. / Der Verkehr ab Stettin ist ganz schwach. Der in Hamburg vorhandene Kahnraum wird für Verladungen von Kohle und Getreide nach Berlin schlank aus dem Markt genommen, sodaß die Anteilfrachten bereits wieder anziehen.

20.—26. 2. 28. Durch den in der Berichtswoche eingetretenen neuen Frost hat der erst kürzlich aufgenommene Schiffahrtsverkehr auf der oberen Oder eine unliebsame Unterbrechung erfahren. Im Wasserbauamtsbezirk Oppeln ist am 24. d. Mts. mit dem Ablassen der Staue begonnen worden, gleichzeitig wurde für diesen Bezirk die Schiffahrt für geschlossen erklärt; auch in den Breslauer und Brieger Wasserbauamtsbezirken ist die Fahrt Ende der Woche gesperrt worden. Seit dem 24. d. Mts. werden auch von der Eisenbahn in Coselhafen Ausgangsgenehmigungen für Kohlen nicht mehr erteilt. Auf der unteren Oder, also ab Breslau, ist der Schiffsverkehr zu Tal und zu Berg noch in vollem Gange. Hoffentlich ist die augenblickliche Frostperiode nur eine vorübergehende, sodaß der Betrieb auch auf der oberen Oder bald wieder fortgesetzt werden kann. Die Schleuse Ransern passierten in der vergangenen Woche zu Berg 85 beladene und 127 leere Kähne, zu Tal 153 beladene und 2 leere Kähne. Das Berggeschäft ab Stettin ist noch unbedeutend. In Hamburg findet der vorhandene Kahnraum prompte Beladung nach Berlin und Schlesien.

Umschlagsergebnisse zu Tal in Tonnen

	6.—12. 2. 28	13.—19. 2. 28	20.—26. 2. 28
Coselhafen	—	6 035,5	17 657,5
darunter Güter	—	413,5	1 696,5
Oppeln	—	306	265
Breslau	7 796	12 535	10 339
Maltsch	7 215	7 269	12 583

Oderfrachten:

Vom Frachtenausschuß für die Oder festgesetzte Schiffsfrachten für ganze Kahnladungen Steinkohle in RM. je Tonne (exkl. aller Nebenkosten, als Umschlag, Zollabfertigung, Assekuranz, Kippgebühr). Bei wasserstandsgemäßer Beladung entsprechende Kleinwasser-Zuschläge.

Von	Breslau			Oppeln			Cosel-Oderhafen		
Nach	Berlin (Ober-spree)	Stettin	Hamburg	Berlin (Ober-spree)	Stettin	Hamburg	Berlin (Ober-spree)	Stettin	Hamburg
Vom 6. bis 26. 2. 28	4.—	3 35	—	5.70	5.05	—	6.30	5.65	—

Für andere Güter in ganzen Kahnladungen sowie für Teilmengen treten entsprechende Zuschläge ein.

Zusammengestellt auf Grund der Berichte des Schiffahrtsvereins zu Breslau e. V., Breslau.

PERSÖNLICHES

Der bisherige Hochbaudezernent der Reichsbahndirektion Köln, Oberbahnrat Kießling, wurde zum Leiter der Hochbauabteilung des Preußischen Finanzministeriums ernannt.

*

Der Vorstand der Bauabteilung Radaunewerk, das fertiggestellt ist und zur Versorgung der Freien Stadt Danzig mit elektrischer Energie dient, Dr. Ing. Karl Beger, ist als ordentlicher Professor auf den am 1. Oktober d. J. neu zu schaffenden Lehrstuhl für Wasserbau an der Technischen Hochschule in Breslau berufen worden. Er hat dem Rufe Folge geleistet.

*

Ministerialamtmann Becker wurde zum Regierungsrat im Reichsverkehrsministerium ernannt.

Geheimrat Dr. Ing. h. c. Karl Busley, der verdienstvolle Mitbegründer und langjährige Vorsitzende der Schiffbautechnischen Gesellschaft ist auf einer Weltreise in der Nähe von Kolombo im Alter von 77 Jahren gestorben.

Karl Busley wurde am 7. Oktober 1850 in Neustrelitz geboren. Er begann seine Laufbahn als Schlosser, arbeitete sich durch eigene Kraft hoch und konnte von 1871 bis 1874 an der Berliner Gewerbeakademie Schiffsmaschinenbau studieren. Danach trat er als Ingenieuraspirant in die Kaiserliche Marine ein, wurde 1875 in derselben fest angestellt und kam 1897 als Lehrer an die Marineakademie in Kiel, wo er 1890 zum Professor der dortigen Universität berufen und 1893 zum Geh. Regierungsrat ernannt wurde. Nachdem Busley 1896 aus der Lehrtätigkeit geschieden war, wurde er Bevollmächtigter der Schichau-Werke zu Elbing und Danzig mit dem Wohnsitz in Berlin. Busley hat eine Reihe von Schriften über Schiffbau und Schiffsmaschinen herausgegeben. Die Technische Hochschule Charlottenburg verlieh ihm die Würde eines Dr. Ing. h. c.

GESCHÄFTLICHE MITTEILUNGEN

Partikulierschiffer-Verband „Jus et Justitia", E. V. Duisburg-Ruhrort. In der am 8. 2. 28 unter dem Vorsitz von Hermann Bovermann stattgefundenen diesjährigen Hauptversammlung des Verfrachtungskontors führte Syndikus Dr. Reinig zum Jahres- und Rechenschaftsbericht aus:

Das Jahr 1927 war wie die vorangegangenen Jahre — mit Ausnahme der kurzen Periode des englischen Bergarbeiterstreiks in der zweiten Hälfte 1926 — ein außerordentlich schlechtes Betriebsjahr. Die Frachteinnahmen deckten im Durchschnitt des Jahres nicht einmal die Selbstkosten des Betriebes. Für die Zukunft ist eine wesentliche Behebung der Notlage in der Rheinschiffahrt nicht zu erwarten, wenn nicht ganz besondere Anstrengungen zu ihrer Beseitigung unternommen werden. Einerseits muß nach wie vor energisch auf die Beseitigung der verderblichen Auswirkungen der Tarifpolitik der deutschen Reichsbahn hingewirkt werden. Nicht zuletzt ist es aber Aufgabe der Schiffahrtstreibenden, namentlich der Partikulierschiffer, durch geeignete Maßnahmen im eigenen Betrieb die Schiffahrtlage zu verbessern. Hierzu ist die Möglichkeit durch den Zusammenschluß der Betriebe und durch eine Verständigung zwischen den Reedereien und den Partikulierschiffern durchaus gegeben. Eine besondere Notwendigkeit liegt hierzu vor, seitdem in den letzten Jahren bei den Verladern, namentlich im Kohlengeschäft, eine starke Konzentration eingetreten ist. Die Folge davon ist, daß der Markt einseitig zuungunsten der Schiffahrttreibenden beherrscht wird. Dies wirkt sich in besonderem Maße zuungunsten der Schiffahrt aus, weil die Kohle, bei der die Vormachtstellung der Verlader in ausgeprägter Weise wirksam geworden ist, das einzige Gut ist, das an der Börse zur Notierung gelangt. Die Börsennotierungen sind in der Praxis des Rheinschiffahrtsgeschäftes aber auch maßgebend für die Frachtbemessung bezüglich der übrigen in der Rheinschiffahrt beförderten Güter. / Die Bewegung des gesamten Frachtenmarktes wird danach fast ausschließlich durch die Kohlenverlader kontrolliert und beherrscht. Dieser Zustand ist für die Rheinschiffahrt unerträglich, denn es ist bei der gegebenen Sachlage nicht möglich, den Betrieben einen angemessenen Verdienst zu sichern. Diese unhaltbaren Verhältnisse sind nur durch eine Einigung in der Rheinschiffahrt zu beseitigen. Auf diese Weise können die Betriebe ihre Position auf dem Markt verstärken und als gleichstarke und gleichberechtigte Kontrahenten den Verladern gegenüber auftreten. Eine solche verstärkte Position der Schiffahrtsbetriebe wird für eine Verständigung mit den Verladern die geeignetsten Voraussetzungen schaffen, und es wird schließlich nicht einmal notwendig sein, Kampfmaßnahmen zu ergreifen, die für beide Teile nur unliebsam sein könnten. Zunächst ist aber auf eine Einigung und Verständigung in der Rheinschiffahrt selbst hinzuarbeiten. Hierfür sind die günstigsten Aussichten vorhanden, weil nunmehr auch auf der Reedereiseite eingesehen wird, daß eine Gesundung der Rheinschiffahrt nur bei einem gemeinsamen Zusammenwirken der Reeder und Partikulierschiffer zu erzielen ist. Wichtig ist aber, daß die Partikulierschiffer ihrerseits durch den stets propagierten Zusammenschluß die Arbeit auf diesem Gebiet erleichtern. In bezug auf die Verfrachtung der Talkohle haben der Verband und das Befrachtungskontor sich bemüht, für die Partikulierschiffer den bisherigen Zustand, insbesondere im Hinblick auf eine Gleichberechtigung mit den Kohlenreedereien zu erhalten. Bezüglich der Anträge des Partikulierschiffer-Verbandes auf Einführung verkürzter Lade- und Löschfristen ist insofern ein Fortschritt erzielt worden, als die Schifferbörse auf Veranlassung der zuständigen Behörde ein Gutachten zu dieser Angelegenheit abgegeben hat, das eine Verkürzung der Fristen noch über die Anträge des Verbandes hinaus befürwortet. Gegen dieses Gutachten haben aber die Werke und das Kohlensyndikat ebenso wie früher gegen den Antrag des Verbandes schriftlich Stellung genommen. Die Antwort auf diese Stellungnahme wird zur Zeit in der Schifferbörse bearbeitet, und der Verband wird nach deren Fertigstellung beim Reichsverkehrsministerium und bei dem preußischen Ministerium für Handel und Gewerbe in Verbindung mit den obersten Verwaltungsbehörden eine beschleunigte Regelung beantragen. Hinsichtlich der Einführung einer Einheitscharter sind die Verhandlungen in der Schifferbörse noch nicht zum Abschluß gelangt, doch dauern die Beratungen hierüber an. — Im Befrachtungskontor ist ein erfreulicher Aufstieg zu verzeichnen. Es haben sich im Jahre 1927 87 Schiffer mit rund 95 000 t Schiffsraum und im Januar 1928 21 Schiffer mit rund 24 000 t Schiffsraum zum Befrachtungskontor angemeldet. Ausgeschieden sind 31 Schiffer mit rund 24 800 t, davon durch Verkauf 22 Schiffe. Im letzteren Falle ist aber zum größten Teil mit dem Ersatz der abgegebenen Schiffe und mit dem Wiedereintritt der betreffenden Mitglieder zu rechnen. Zum Teil ist dies auch schon geschehen. / Dr. Reinig gab weiter einen Ueberblick über die Frachtbewegung in den einzelnen Monaten und über die Zahl der durch das Befrachtungskontor verfrachteten Schiffe. Hierauf verlas er den Rechenschaftsbericht und gab die Zahlen der Bilanz und Abschlußrechnung bekannt. Der Jahresabschluß wurde genehmigt und dem Vorstand Entlastung erteilt. Im Anschluß daran teilte der Vorsitzende mit, daß der wachsende Mitgliederstand des Befrachtungskontors erfreulicherweise eine Herabsetzung des Jahresbeitrages ermögliche. Der geschäftsführende Ausschuß schlage vor, den Beitrag von 15 Pf. pro Tonne auf 12 Pf. herabzusetzen. Der Beitrag wurde in dieser Höhe beschlossen und es wurde von dem Vorsitzenden eine weitere Ermäßigung des Beitrages in Aussicht gestellt, sobald durch Gewinnung neuer Mitglieder die Gesamttonnage des Befrachtungskontors eine weitere Zunahme erfahre.

Der geschäftsführende Ausschuß wurde wiedergewählt und anstelle zweier ausgeschiedener Mitglieder Emil Zenz und Friedrich Raab hinzugewählt. Außerdem wurde der Ausschuß um zwei Sitze erweitert, die den Mitgliedern v. d. Heuvel und Heinrich Spröhnle zugeteilt wurden. Die beiden Rechnungsrevisoren, Wilh. Schuck und Hermann Wischmann, wurden wiedergewählt. Es fand schließlich eine angeregte Aussprache über die Ziele und die künftige Betätigung des Befrachtungskontors statt. Es wurde insbesondere beschlossen, eine energische Werbetätigkeit zu entwickeln, damit das angestrebte Ziel, die Gesundung der Rheinschiffahrt, bald erreicht werde.

Schiffahrtsverein Magdeburg. Am 20. Februar ds. Js. hielt der Schiffahrts-Verein Magdeburg seine diesjährige ordentliche Hauptversammlung im Franckezimmer der Industrie- und Handelskammer Magdeburg bei zahlreicher Beteiligung unter dem Vorsitz von Schiffahrtsinspektor Friedrich Engel ab. Nach Genehmigung des Jahresberichtes und verschiedenen geschäftlichen Mitteilungen des Vorsitzenden hielt der Geschäftsführer des Vereins, Dr. Pegel, Magdeburg, einen eingehenden Vortrag über die Zukunftsaussichten der Elbeschiffahrt. Der Redner griff auf die Verkehrsentwicklung seit dem Jahre 1912 zurück und stellte die seither erfolgten Veränderungen in der Gesamtmenge sowie in den einzelnen Güterarten fest. Dr. Pegel glaubte der Elbeschiffahrt unter der Voraussetzung, daß in Zukunft das Verhältnis der Binnenschiffahrt zur Eisenbahn bereinigt würde, eine günstige Aufwärtsentwicklung vorhersagen zu dürfen. Redner behandelte im Zusammenhang mit der Verkehrsentwicklung auch das Problem der Rationalisierung der Binnenschiffahrt. Er wies auf die gewaltigen Erfolge der Reichsbahn auf gleichem Gebiete hin und vertrat die Auffassung, daß die Binnenschiffahrt alle Kräfte daran setzen müsse, auf diesem Gebiete den Vorsprung der Reichsbahn einzuholen. Er behandelte die mannigfachen Ansätze, die auf den verschiedenen Stromgebieten, insbesondere aber in der Elbeschiffahrt, gemacht worden sind, um eine einheitliche Zusammenfassung des Betriebsmittelparkes und eine Regulierung der Schiffsfrachten zu erzielen. Angesichts der großen entgegenstehenden Schwierigkeiten sei es notwendig, sich umsomehr auf die schiffsbautechnischen Maßnahmen zur Verbesserung und Verbilligung der Fahrzeugtypen und Baukosten zu werfen. In dieser Beziehung seien schon wertvolle Vorarbeiten von den Spitzenorganisationen der Binnenschiffahrt sowie den sonstigen zuständigen Körperschaften geleistet worden. / Redner schloß seine Ausführungen mit dem Bekenntnis, daß er fest an eine gute Zukunft der Binnenschiffahrt glaube, wenn nur alle Kräfte zielbewußt in den Dienst dieser Aufgabe gestellt würden. / An den Vortrag schloß sich eine längere Aussprache an, in der eingehend auf die Notwendigkeit der Verkürzung der Lade- und Löschzeiten sowie auf die Verbesserung der Umschlagsanlagen hingewiesen wurde. / Auf Vorschlag des Vorstandes wurden die Direktoren Siegfried Grünwald, Dresden, und Georg Heesch, Blankenese, zu Ehrenmitgliedern des Vereins ernannt.

Berliner Schiffahrts-Verein E. V., Berlin. In der am 15. 2. 28 stattgefundenen Monatsversammlung gedachte der Vorsitzende in einem ehrenden Nachruf des verstorbenen Mitglieds Otto Schwabe. Der Kahn - Versicherungsgesellschaft „Berolina" wurden aus Anlaß ihres 25jährigen Bestehens die Glückwünsche des Vereins ausgesprochen. Der Vorsitzende berichtete sodann über die gutgelungene Probefahrt des neuen Fahrzeugs „Zukunft" der Reedereifirma Langwaldt & Schmolke. Der Gutachter-Ausschuß, dem die Bearbeitung technischer Schiffahrtsfragen obliegt, wurde durch die Herren Meyer, Schmolke, Kurth, Dr. Zschucke und Redemann, sowie die Herren Klähne und Mathan als Ersatzleute, ergänzt.

Vereinigung deutscher Hafenverbände e. V., Mainz. Unter der Leitung des Oberbürgermeisters Dr. Külb, Mainz, des Vorsitzenden der Vereinigung deutscher Hafenverbände, fand am 27. Februar 1928 im Sitzungssaal des Reichswirtschaftsrates in Berlin eine Tagung der Binnenhäfen statt. Zugegen waren Vertreter der Reichs- und Staatsministerien, Vertreter der Wasserstraßen-Behörden, Mitglieder der Fraktionen des Reichstages und des Landtages, Mitglieder des Reichswasserstraßenbeirates, des Reichseisenbahnrates und des Reichswirtschaftrates, Vertreter verschiedener Handelskammern und verschiedener Hochschulen, Mitglieder der Schiffahrtsvereine und verwandter Verbände und schließlich die Mitglieder der drei Hafenverbände des Rheines, der Elbe und der östlichen Wasserstraßen.

Nach einleitenden Worten des Vorsitzenden sprach Oberbürgermeister Dr. O. Most, M. d. R., über „Die Bedeutung der Binnenschiffahrt im Rahmen der deutschen Volkswirtschaft". In sachlichen Ausführungen erörterte Dr. Most die Lage der Binnenschiffahrt und die der Reichsbahn und die gegenseitigen Beziehungen dieser beiden Hauptverkehrsunternehmen. Als Ziel vernünftiger Verkehrspolitik erklärte er den Ausbau jeder Verkehrsmöglichkeit zur gegenseitigen Ergänzung der verschiedenen Unternehmen. Von jedem Verkehrsunternehmen müsse größte Leistungsfähigkeit bei geringstem Aufwand gefordert werden. Er schilderte die schwierige Lage der Schiffahrt, die Ursachen ihres Darniederliegens und ihre Anstrengungen, um sich zu behaupten; dabei erkannte er voll die wenig beneidenswerte Lage der Reichsbahn-Verwaltung an. Die Verkehrspolitik müsse wieder, wie früher von Preußen, betrieben werden; von Preußen seien Eisenbahn und Binnenwasserstraßen in gleicher Weise behandelt worden. Das, was schwer die Binnenschiffahrt drücke, sei der Mangel einer einheitlichen Verkehrspolitik. Der Vorwurf, daß eine einheitliche Verkehrspolitik fehle, treffe nicht das Reichsverkehrsministerium. Vielmehr mache die Tarifpolitik der Reichsbahn eine einheitliche Verkehrspolitik unmöglich. Für die Eisenbahntarifpolitik liege die Verantwortung bei der Reichsbahn. Nach weiteren Ausführungen über die Notwendigkeit der Binnenschiffahrt für die deutsche Volkswirtschaft sprach Dr. Most den Wunsch aus, daß bald Wege gefunden werden möchten, welche der Schiffahrt zu ihrem Rechte verhelfen.

Als Diskussionsredner brachte Beigeordneter Dr. Bartsch, Mannheim, ergänzende Ausführungen über die Bedeutung der Häfen im Gesamtbetrieb der Binnenschiffahrt. Bürgermeister Dr. Haltendorff Frankfurt/Oder hielt eine Aenderung der Stellung, welche die Reichsbahn bezüglich des Anschlusses der Hafenbahnen einnimmt, für unbedingt notwendig.

Dr. Rausch, Dessau brachte folgende Entschließung in Vorschlag, welche auch angenommen wurde:

Entschließung:

Die Vereinigung deutscher Hafenverbände begrüßt es, daß infolge der Initiative des Herrn Reichsverkehrsministers eine gemeinschaftliche Beratung der für die Schiffahrt und die Eisenbahn gleich wichtigen Fragen des Verkehrs in dem gemeinschaftlichen Ausschuß des Reichswirtschaftsrates und des Reichseisenbahnrates vorgenommen werden soll. Die Vereinigung hat besonders den Wunsch, daß gerade die Frage des Wettbewerbs zwischen Eisenbahn und Schiffahrt in diesem Ausschuß beschleunigt beraten wird und nicht erst zum Abschluß kommt, wenn die übrigen wichtigen Fragen, die die drei Verkehrsbeiräte zu erledigen haben, zum Abschluß gekommen sind. Die Vereinigung würde bereits einen wichtigen Fortschritt darin erblicken, wenn erreicht werden könnte, daß

1. die Vertretungen der Binnenhäfen und der Binnenschiffahrt von der Reichsbahnverwaltung vor der Einführung neuer Tarife, die die Schiffahrt und die Häfen berühren, gehört werden müssen,
2. daß die Reichsbahnverwaltung sich entschlösse, in unmittelbare Verhandlungen mit den Häfen und der Schiffahrt darüber einzutreten, welche Einfuhr- und Ausfuhrtarife, insbesondere welche Seehafentarife gleichzeitig auch den Binnenumschlagsplätzen gegeben werden können.

Als zweiter Redner sprach Generaldirektor Schüning von der Berliner Hafen- und Lagerhaus-Gesellschaft über das Thema: „Tarifhoheit und Binnenhäfen". Er begründete die Notwendigkeit, daß den Häfen bei der Festsetzung der sogenannten Arbeitsgebühren freie Hand gelassen werden muß, und daß die staatliche Feststellung der Gebühren sich nur auf die reinen Hafengebühren erstrecken darf.

Rheinschiffahrtsverband Konstanz E. V. Um den gerade in der nächsten Zeit dem Verband bevorstehenden wichtigen Aufgaben gerecht zu werden und dadurch noch stärker als bisher in der Oeffentlichkeit und bei den Regierungen auf eine beschleunigte Ausführung der Wasserstraße Basel—Bodensee hinzuwirken, hat der Verband aus der Mitte seines Arbeitsausschusses 4 Sonderausschüsse ins Leben gerufen, einen Industrie-Ausschuß, einen Verkehrsausschuß, einen parlamentarischen Ausschuß und einen internationalen Ausschuß. Die Bildung eines Bau-Ausschusses ist vorerst entbehrlich, da die bauliche Vorbereitung der Wasserstraße den Regierungen der Uferstaaten obliegt.

Südwestdeutscher Kanalverein, Stuttgart. In einer am 15. 2. 28 in Stuttgart unter Vorsitz des Geheimrats Dr. Bruckmann stattgefundenen Sitzung des Vorstandes des Großen Ausschusses gab Geschäftsführer Stotz einen Bericht über den Stand der Vorarbeiten für die Tagung in Friedrichshafen und teilte mit, daß im Frühsommer dieses Jahres die Tagung abgehalten werde, an der der Südwestdeutsche Kanalverein, der Verband Obere Donau, Sitz Günzburg, der Rheinschiffahrtsverband, Sitz Konstanz, der Nordostschweizerische Verband für die Schiffahrt Rhein—Bodensee, Sitz St. Gallen, und Vertreter des Vereins für die Schiffahrt auf dem Oberrhein, Sitz Basel, und des Vereins der Schweiz—Rhein—Rhone-Schiffahrt teilnehmen.

Des weiteren verbreitete sich Geheimrat Dr. Bruckmann in längeren Ausführungen über die neue Denkschrift des Reichsverkehrsministers. Er führte dabei u. a. aus, daß es besonders in Südwestdeutschland peinliches Aufsehen erregt habe, daß der vertraglich festgesetzte Termin für den Ausbau des Neckarkanals bis Heilbronn nunmehr bis zum Jahre 1937 verlängert worden ist. Mit besonderer Schärfe stellte er für den Südwestdeutschen Kanalverein fest, daß dieser wohl die Finanzlage des Reiches verstehen, aber andererseits nicht begreifen könne, daß an einem solchen Werk eine derartige Verzögerung eintreten solle, und vertrat den Standpunkt, daß der Verein ein Recht

darauf habe, die Beendigung der ersten Etappe bis Heilbronn im Jahre 1935 zu verlangen. In der sich anschließenden Aussprache wiesen alle Vertreter die Zumutung einer Streckung der Bauzeit zurück und traten insbesondere für die Fortsetzung der Strecke Mannheim—Heidelberg—Plochingen ein. Es wurde einstimmig eine Entschließung angenommen, in der die Länderregierungen von Württemberg, Baden und Hessen aufgefordert werden, möglichst energisch und rasch beim Reich dafür einzutreten, daß die zugesagte Bauzeit für den Ausbau des Neckarkanals bis Heilbronn bis 1935 unter allen Umständen eingehalten wird. Die Entschließung hat folgenden Wortlaut:

„Vorstand und Großer Ausschuß des südwestdeutschen Kanalvereins haben heute von der Denkschrift des Reichsverkehrsministers an den Reichstag über die Wasserstraßenpläne Kenntnis genommen und mit größtem Bedauern daraus ersehen, daß der Gedanke vertreten wird, es könne die Bauzeit des Neckarkanals für die Teilstrecke Mannheim—Heilbronn abermals um weitere zwei Jahre bis zum Jahre 1937 verlängert werden. Dies würde nicht nur unvereinbar mit dem im Jahre 1925 zwischen dem Reich und den Neckaruferstaaten abgeschlossenen Vertrage sein, durch den festgelegt worden ist, daß die Neckarkanalisierung bis zum Jahre 1935 Heilbronn erreichen muß, sondern es würde auch den sachlichen Erfordernissen zuwiderlaufen. Die südwestdeutsche Wirtschaft hat sich im Jahre 1925 mit Rücksicht auf die schwierige finanzielle Lage und die Einwendungen fernerstehender Kreise mit der außerordentlichen Streckung der Bauzeit schweren Herzens abgefunden, aber gegen eine weitere Verzögerung erhebt der südwestdeutsche Kanalverein entschiedensten Widerspruch und erwartet deshalb, daß die Volksvertretungen und Regierungen von Württemberg, Baden und Hessen zusammen mit dem Reiche und der Reichsregierung dafür Sorge tragen, daß die Fertigstellung der Teilstrecke Mannheim—Heilbronn spätestens und unter allen Umständen bis zum Jahre 1935 sichergestellt und daran anschließend ohne Unterbrechung der Neckarkanal in das Herz des württembergischen Industriegebiets bis Plochingen vorgetrieben wird."

Schutzverband deutscher Schuldner holländischer Binnenschiffspfandrechte. Da der Verband unmöglich auf unsicherer Grundlage weiter bestehen kann, richtet der derzeitige Vorsitzende, Rechtsanwalt und Notar Dr. Jony Schneider, Breslau, einen Appell an die Mitglieder, ihre Beiträge bis zum 10. März 1928 zu bezahlen. Sollte dieser Aufruf nicht das erforderliche Gehör finden, so wird sich in allernächster Zeit eine Vorstandssitzung des Verbandes über den Weiterbestand schlüssig werden müssen.

Verein der Tarifeure Berlin. In der ersten Veranstaltung des Vereins der Tarifeure, die am 15. Februar in der Industrie- und Handelskammer stattfand, referierten die Herren Thürridl und Flacke über die neue Eisenbahn-Verkehrsordnung. Eine lebhafte Debatte schloß sich an, die eine besondere Note durch die hochinteressanten Ausführungen der bekannten Verkehrsrechtler Dr. Senckpiehl und Dr. Martin Isaac erhielt. Als nächste Veranstaltungen sind vorgesehen: Am Mittwoch, den 7. März, Vortrag des Herrn Direktor Müllner über das Thema: „Die Solidarhaftung der am internationalen Transport beteiligten Eisenbahnen für die nachteiligen Folgen unrichtiger Frachtberechnung" und am Dienstag, den 20. März: Vortrag des Herrn Direktor Reinhardt von der Oskar Schunck A.-G. für Versicherungsvermittlung über „Die neue Speditionsversicherung (S. V. S.)". Beide Vorträge finden im Kaiserhotel, Friedrichstraße 176, statt. Anfang 20¼ Uhr. Gäste willkommen.

BUCHBESPRECHUNGEN

Schiffahrt-Jahrbuch. Bearbeitet von L. Huckriede-Schulz, Seedienst-Verlag, Hamburg 1.

Die neue Ausgabe führt uns im literarischen Teil des ersten Abschnittes „Seeschiffahrt" zunächst auf die Hochstraße des Weltverkehrs, den Nordatlantik, der angesichts der in letzter Zeit hervorgetretenen Expansionstendenzen innerhalb der internationalen Passagierfahrt, wie sie in dem Bau der sog. Großschiffe zur Geltung kommen, das Interesse der Oeffentlichkeit in besonderem Maße in Anspruch nimmt. Aus diesem Grunde stellt der Aufsatz des Vorstandsmitgliedes der Hamburg—Amerika Linie, Dr. Leisler-Kiep: „Der nordatlantische Passagierverkehr", einen wertvollen Beitrag zu der geschichtlichen Entwicklung der Auswanderung von Europa nach den Vereinigten Staaten dar und vermittelt gleichzeitig auf Grund des beigegebenen statistischen Materials über die Regulierung des Verkehrs im Rahmen des Poolabkommens der Vorkriegs- sowie der Konferenzorganisation der Nachkriegszeit mit den Fahrtergebnissen das Verständnis für die Struktur und Entwicklung der Nordatlantikschiffahrt. Der Generaldirektor des Norddeutschen Lloyd, Geheimrat C. J. Stimming, setzt die Berichterstattung über die praktische Auswirkung der Seehafentarifpolitik der Deutschen Reichsbahn fort und bespricht das sehr bedeutungsvolle Kapitel der Wettbewerbsregelung der deutschen Nordseehäfen gegen Triest. Wertvolle Beiträge haben weiterhin beigesteuert Dr. Karl Freiherr von Düring, Hamburg, Professor Sven Helander, Kiel, Prof. Dr. Hans Wüstendörfer, Hamburg, Privatdozent Dr. M. Leo, Hamburg, usw. Der Nachschlageteil hat einen bemerkenswerten Ausbau erfahren.

Das Baurecht, im Privatrecht, in der Gewerbeordnung und im Reichsstrafgesetzbuch. Von Rechtsanwalt Dr. jur. Werneburg. 204 Seiten, in Leinen geb. RM. 6,—. Verlag Georg Stilke, Berlin NW 7.

In Form einer Erläuterung der einschlägigen Gesetzesbestimmungen behandelt das vorliegende Buch das Baurecht in seiner Ausgestaltung in dem bürgerlichen Recht, in der Reichsgewerbeordnung und in dem Reichsstrafgesetzbuch. Nicht nur den Juristen gibt es einen Ueberblick über die für dieses Gesetz des Baurechts maßgebenden gesetzlichen Bestimmungen nebst der hierzu ergangenen Literatur und Rechtsprechung der höheren Gerichte (die weitgehendst berücksichtigt und einbezogen wurde), sondern auch den im Baugewerbe praktisch tätigen Personenkreisen der Baumeister, Architekten, Bauingenieure und Bauhandwerker wird das Werk als Wegweiser und Ratgeber in allen dieses ihr Gewerbe betreffenden Fragen und Rechtsverhältnissen dienen. Zufolge dieser Zweckbestimmung hat der Verfasser theoretische Erörterungen möglichst vermieden und die Schrift in gemeinverständlicher Form abgefaßt. Ein reichhaltiges Sachregister gibt auch dem Nichtjuristen die Möglichkeit zu einer schnellen Orientierung und Auffindung der ihn gerade interessierenden von ihm gesuchten Gesetzesstellen und Rechtsfragen dieses Baurechtsgebietes.

Ein Film „Von deutscher Binnenschiffahrt".

Gestützt auf die tatkräftige Förderung führender Reedereien und der maßgebenden Behörden konnte vor kurzem ein Kultur-Film beendet werden, der ausschließlich die Interessen der deutschen Binnenschiffahrt wahrnehmen soll. (Manuskript, Regie und Aufnahmeleitung: Oberingenieur Fritz A. Meyen, Charlottenburg.) Der Film zeigt nachstehende Gliederung:

Erster Teil: Cosel—Breslau—Berlin,
Zweiter Teil: Stettin—Berlin,
Dritter Teil: Oberelbe—Dresden—Magdeburg—Berlin,
Vierter Teil: Berlin—Hamburg,
Fünfter Teil: Berlin als Hafenstadt.

Cosel, als wichtiger Kohlenumschlaghafen, leitet die Bildfolge ein. Erklärende Zeichentrickfilme lassen uns alle Fahrten zunächst auf der Landkarte machen. Ein besonders eindrucksvoller „Trick" erläutert (im 2. Teil) Zweck und Wirkung der Treppenschleuse bei Niederfinow, bekanntlich Deutschlands größtem Schleusenbauwerk. Der dritte Teil beginnt in Prag am sonnigen Moldauufer, überragt von den Zinnen der alten Wenzelsburg, dem Hradschin. Im vierten Teil fallen neben den Fahrtenbildern durch das Hochwassergebiet besonders die Hamburger Aufnahmen auf, die den regen Verkehr in diesem gewaltigen Hafen erschöpfend wiedergeben und eindrucksvoll überleiten zur Seeschiffahrt. Der fünfte Teil ist ausschließlich „Berlin als Hafenstadt" gewidmet. Er schildert zunächst in Bild und Trick Ansicht und Lage der Berliner Häfen und Uferstraßen. Von historischem Wert sind die Aufnahmen der früheren Lösch- und Ladeplätze der Reedereien am Humboldthafen, Kronprinzen- und Friedrich Karl-Ufer und der Einweihung des dritten Beckens im Westhafen am 1. August 1927. Lebhaft bewegen sich die vielen Fahnen und Wimpel im Winde, während weiße Dampfsäulen aus den Pfeifen und Sirenen der Dampfer die ankommenden Festgäste begrüßen. / Mit bewegten Bildfolgen vom Lösch- und Ladebetrieb im Ost- und Westhafen schließt der Film, dessen Vorzug es ist, kein gestellter Spielfilm zu sein, sondern eine lebenswahre Darstellung eines großen Ausschnittes der deutschen Binnenschiffahrt, — ein hohes Lied der Arbeit.

FIRMENNACHRICHTEN

Betriebsgemeinschaft Neue Norddeutsche Flußdampfschifffahrts-gesellschaft — Vereinigte Elbeschiffahrts-Gesellschaften A.-G. Die in Betriebsgemeinschaft arbeitenden beiden Gesellschaften haben einen Eildampferverkehr Dresden—Berlin (und umgekehrt sowie Vorstationen) neu eingerichtet. Zweimal wöchentlich finden regelmäßig Expeditionen statt. Die Fahrzeit Dresden—Berlin beträgt 3—4 Tage, Berlin—Dresden 4—5 Tage. In Dresden Umschlag von und auf Bahn und Autoverkehr nach sächsischen und mitteldeutschen Orten sowie Umladung auf Schiffsverkehr nach oberelbischen nud böhmischen Stationen bis Prag. In Berlin Umschlag auf die Bahn. Anlieferung in Dresden: König-Albert-Hafen, in Berlin: Westhafen, Schuppen 7.

Kölner Reederei A.-G., Köln. Der Kapitalerhöhungsbeschluß ist in Höhe von 400 000 RM. durchgeführt worden. Das Grundkapital beträgt jetzt 2 000 000 RM. Die Erhöhung des Grundkapitals ist erfolgt zur Durchführung der Verschmelzung mit der Union Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft, Köln.

Mainzer Personenschiffahrts G. m. b. H., Mainz. Hans Jung ist als Geschäftsführer ausgeschieden. Der Frau Margarethe Kriegsbein ist Einzelprokura erteilt.

Gebr. Väth & Cie., Schiffsbesitzer, Lengfurt a. M. Die Firma lautet nunmehr: Gebr. Väth.

„Elbe" Dampfschiffahrts-A.-G., Hamburg. In der in Magdeburg abgehaltenen G.-V. des Unternehmens wurde der Geschäftsbericht für das Jahr 1927 vorgelegt. Danach betrugen die Bruttoeinnahmen 1 299 949 (1 193 024) M. Für Betriebsunkosten waren 1 198 729 (1 145 280) M. erforderlich, so daß sich ein Reingewinn von 101 220 (47 744) M. ergibt. Von diesem Betrag sollen 38 100 (34 600) M. für Abschreibungen und 12 000 (13 000) M. für Rückstellungen verwendet werden. Aus dem verbleibenden Betrag sollen 5 (0) Prozent Dividende zur Verteilung gelangen. Im Geschäftsbericht wird ausgeführt: Im abgelaufenen Betriebsjahr befanden wir uns, nachdem sich die Elbeschiffahrtsvereinigung von 1926 aufgelöst hatte, in einem Konkurrenzkampf nach allen Elbestationen. Vom Beginn des Betriebsjahres an bis Ende Juni waren die Zufuhren befriedigend. Die Monate Juli—August waren ruhig, ab September bis Jahresschluß war das Geschäft infolge der großen Getreideankünfte usw. sehr lebhaft. Die Güterbewegung war gegen das Vorjahr bedeutend größer, so daß der gesamte Dampferpark während des ganzen Jahres fast voll ausgenutzt werden konnte. Hoch- und Niedrigwasser verursachten keine wesentlichen Störungen. Der Schiffspark ist, wie im Vorjahre, durch die im Laufe des Betriebsjahres vorgenommenen Reparaturen und Neuanschaffungen in gutem Zustande erhalten worden. Es wurden zu Berg befördert und zu Tal geschleppt insgesamt 957 Fahrzeuge mit Gütern aller Art. In der Bilanz werden unter anderem verzeichnet Bankguthaben mit 118 942 (91 349), Debitoren mit 140 726 (104 378) und Kreditoren mit 183 319 (189 515) M. / In der unter Leitung des Aufsichtsratsvorsitzenden W. Eichler-Magdeburg in Magdeburg abgehaltenen 29. ordentlichen Generalversammlung waren 14 061 Aktien mit 880 Stimmen vertreten. Zum Geschäftsbericht und zur Gewinn- und Verlustrechnung wurde auf Anfrage vom Aufsichtsratsvorsitzenden mitgeteilt, daß die Dampferreparaturen insgesamt 97 263 Mark erforderten. Der Schiffspark habe ein Alter, das eine sorgfältige Erhaltung seiner Betriebsfähigkeit verlangt. Von Aktionärsseite wurde weiter eine noch größere Spezialisierung der Konten der Gewinn- und Verlustrechnung und der Bilanz gefordert. Hinsichtlich der Kritik an der Höhe der Dividende wurde darauf hingewiesen, daß die Ausschüttung einer 5proz. Dividende angesichts der Tatsache daß eine Zusammenlegung des Aktienkapitals nicht vorgenommen worden sei, als erfreulich anzusprechen sei. Eine höhere Dividende könne nicht zur Verteilung gelangen, da die Betriebskapitalien der Elbe unmöglich eine Verringerung erfahren dürften. Es wurde auch vom Vorstand auf die Ersparnis hingewiesen, die dadurch erzielt würde, daß die Gesellschaft nur in der Haftpflicht- und nicht in der Kaskoversicherung sei. Die Generalversammlung nahm darauf einstimmig die Vorschläge der Verwaltung an und erteilte dem Vorstand und Aufsichtsrat Entlastung. Von den ausscheidenden Aufsichtsratsmitgliedern wurden Bernhard Enger und Ernst Böttcher einstimmig wiedergewählt. Der ebenfalls ausscheidende Schiffseigner Heinrich Zunder wurde mit 756 Stimmen gegen 104 Stimmen, die für den Wahlvorschlag Butz abgegeben wurden, bei 20 ungültigen Stimmen wiedergewählt. Ein Aktionär gab gegen die Wiederwahl Heinrich Zunders Protest zu Protokoll, indem er sich auf die Satzungen berief, nach denen jeder Aktionär nur bis zu 20 Stimmen auf sich vereinigen könne. Demgegenüber wies Justizrat Kaufmann darauf hin, daß lediglich die Vollmachtsfähigkeit zur Aktienvertretung mit 20 Stimmen begrenzt sei und daß die Satzungen der Elbe keineswegs Beschränkungen enthalten über die Häufung eigener Stimmen auf einen Aktionär. Zum Schluß der Generalversammlung wurde Punkt 4, Umschreibung der Aktien, erledigt.

Hamburg—Berliner Motor-Eilschiffahrt G. m. b. H., Zweigniederlassung Berlin. Dem August Richard Willy Malich und dem bisherigen Prokuristen Udo Carl Helmuth Bohm ist für den Betrieb der Zweigniederlassung Berlin Prokura erteilt derart, daß beide nur gemeinsam zur Vertretung der Gesellschaft berechtigt sind. Die Einzelprokura Bohms ist erloschen.

Schiffahrtskontor Julius Krümling, Breslau. Die Kommanditgesellschaft ist aufgelöst. Die Firma ist nunmehr eine offene Handelsgesellschaft.

Aktiengesellschaft für Schiffahrt, Basel. Kollektivprokura wurde erteilt an Rudolf Reuter und Walter Wittmann.

Markprioritäten der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Wien. Die Donau-Dampfschiffahrts Gesellschaft hat vor längerer Zeit mit dem Kurator der 4prozentigen Markprioritäten vom Jahre 1886 einen Vergleich abgeschlossen, wonach die seinerzeit vorgenommene Verlosung dieser Titres als gegenstandslos erklärt wurde. Sämtliche noch nicht eingelösten Stücke werden in Schuldverschreibungen umgewandelt, welche für je 400 Mark auf 50 österreichische Schilling lauten. Die Besitzer verzichten dagegen endgültig auf jeden weiteren oder zukünftig gesetzlichen Anspruch. Die Verzinsung der Titres zu 50 Sch. beginnt ab 1. Januar 1926 mit 4 Prozent. Die Schuldverschreibungsbesitzer verzichten auf eine nachträgliche Zinsenzahlung von der Verlosung bis 31. Dezember 1925. Nun hat die Minorität seinerzeit gegen diesen von der Mehrheit angenommenen Vergleich einen Rekurs ergriffen, der nunmehr vom Obersten Gerichtshof abgewiesen wurde. Somit ist der Vergleich rechtskräftig geworden.

Ribnitz-Wustrower Dampfschiffahrtsgesellschaft m. b. H., Wustrow. Die Firma lautet fortan: Seebäderdienst Fischland G. m. b. H. mit dem Sitz in Ribnitz. Gegenstand des Unternehmens ist jetzt die Vermittlung des Schiffahrtsverkehrs auf den Gewässern zwischen Ribnitz und Stralsund und falls erforderlich auf allen See- und Wasserstraßen des Deutschen Reiches zur Beförderung von Passagieren, Fracht- und Postgütern, Schleppfahrten und anderen neuzeitlichen Verkehrsmitteln, falls notwendig, auch auf dem Landwege. Geschäftsführer sind der Ingenieur Frithjof Berg und der Kaufmann Hermann Frank, beide in Ribnitz.

Schifferhilfsgesellschaft „Vater Rhein", Casco Versicherungsgesellschaft, Mülheim-Ruhr. In der Jahreshauptversammlung wurde mitgeteilt, daß die Mitgliederzahl 56 betrage und 67 Kähne mit rund 76 000 t Tragfähigkeit versichert seien. Das Vermögen der Gesellschaft belief sich am 31. Dezember 1927 auf 55 656 M., das ergibt auf die Tragfähigkeit der versicherten Kähne 0,72 M. Die Zahl der Havarien war im verflossenen Jahr ziemlich groß und betrug 170 Kähne. Die Versammlung beschloß, den Jahresbeitrag auf 1,10 M. festzusetzen und die sog. Kanalprämien fallen zu lassen. Die Satzungsänderungen wurden genehmigt, wie auch der Rückversicherungsvertrag mit der Badischen Versicherungsassekuranz.

Deutsche Schiffskreditbank A.-G., Duisburg. Die 10. o. G.-V. der Gesellschaft findet am Montag, den 12. März 1928, nachm. 6 Uhr im Duisburger Hof, Duisburg, statt. Es wird eine Dividende von 6% (i. V. 2%) vorgeschlagen.

Intercontinentale Aktiengesellschaft für Transport und Verkehrswesen, Hamburg. Der Sitz der Gesellschaft ist von Berlin nach Hamburg verlegt. Die Firma lautet nunmehr: Lassen & Co., A.-G.

Bauverbands-Aktiengesellschaft, Berlin. Die A. E. G. in Verbindung mit Julius Berger Tiefbau-A.-G. zu Berlin, Dyckerhoff & Widmann A.-G. zu Wiesbaden-Bieberich, Hochtief A.-G. für Hoch- und Tiefbauten vorm. Gebr. Helfmann, Essen, Polenski & Zoellner, Offene Handelsgesellschaft, Driesen, Wayss & Freytag A.-G. in Frankfurt a. M. hat die Bauverbands Aktiengesellschaft gegründet. Zweck der neuen Gesellschaft ist es, Kraftwerke und elektrische Bahnanlagen nach einheitlichen Grundgedanken durchzuführen. Sitz der Gesellschaft ist Berlin. Die Gesellschaft ist gedacht als Vertretungsinstrument des von den genannten Firmen gebildeten Konsortiums. Das Gesellschaftskapital beträgt 1,2 Mill. RM., die von den beteiligten Firmen zu gleichen Teilen übernommen wurden. Nach I. u. H. dürfte beabsichtigt sein, künftighin alle Projekte, die in das erwähnte Gebiet fallen, mithin wohl auch Auslandsprojekte, der neuen Gesellschaft zu übertragen, sodaß diese eine ähnliche Stellung einnehmen würde, wie die Siemens-Bauunion auf ihren Gebieten.

M. A. N. und Junkers auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1928. Unmittelbar am Haupteingang der Halle 21 ist der große Stand der M. A. N. gelegen (47/49/51). Als älteste Dieselmotorenfabrik der Welt, in deren Werkstätten bekanntlich 1897 der Dieselmotor entstanden ist, führt sie einen Sechszylindermotor der kompressorlosen Bauart von 280—350 PSe Leistung im Betrieb vor. Die Durchbildung dieses Motors zeigt in allen seinen Teilen das Bestreben, höchstmögliche Betriebssicherheit zu erzielen. Zur Brennstoffzufuhr ist die reine Druckeinspritzung verwendet, sie ermöglicht Anlassen der kalten Maschine ohne besondere Vorrichtung, wie Glimmstifte, Zündpatronen usw. Die Motoren dieses Typs werden in Leistungen von 50—2000 PS mit mehreren bis 8 Zylindern für ortsfeste Anlagen und für Schiffsantrieb gebaut. / Im Modell ist zu sehen u. a. als Beispiel einer neuzeitlichen Wehranlage die Versenkwalzen der Kraftstufe der Rhein—Main—Donau-Großschiffahrtsstraße im Main bei Viereth.

*

Zur Frühjahrsmesse 1927 brachte die Junkers-Motorenbau G. m. b. H., Dessau, bekanntlich erstmalig ihren neuen 8pferdigen Doppelkolben-Klein Dieselmotor auf den Markt, der für die verschiedensten Anwendungsgebiete in Industrie, Landwirtschaft und Schiffahrt in Frage kommt. / Die nach der Messe in praktischen Betrieb genommenen Kleinmotoren-Schnelläufer haben die Erwartungen, die man in sie gesetzt hatte, im Dauerbetrieb befriedigt, so sehr, daß sich Junkers veranlaßt sah, umgehend auch den Zweizylindertyp zu entwickeln und ebenso wie den 8pferdigen Motor in Serien-Ausführung zu nehmen. / Es handelt sich beim Junkers-Motor bekanntlich um einen kompressorlosen Dieselmotor, dessen äußeres Kennzeichen das sogenannte Doppelkolben-Prinzip bildet, bei dem in einem Arbeitszylinder 2 Kolben gegeneinander arbeiten. Die Junkers-Maschine hat keine Ventile und keinen Zylinderkopf. Zwischen den beiden Kolben und der glatten Zylinderwand spielt sich der Arbeitsprozeß der Maschine ab.

ZEITSCHRIFTENSCHAU

Wirtschafts- und Verkehrspolitik.

Der Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt
(„Welt des Kaufmanns", Hamburg, Nov. 1927.)

Der Ausbau der deutschen Wasserstraßen
(„Verkehrstechnische Woche", Berlin, Nr. 7 vom 15. 2. 28.)

Kanäle
(„Der Deutsche Volkswirt", Berlin, Nr. 19 vom 10. 2. 28.)

Die neuen Kanalbauten
Von *B. Schramm* („Hamburger Echo", Hamburg, Nr. 57 vom 26. 2. 28).

Auf Wasserstraßen billigster Gütertransport
(„Elbbote", Nr. 39 vom 15. 2. 28.)

Fortschritte im Transport zu Schiff. Wege und heutige Ziele der Fortschrittsarbeit im Transportwesen über See und in der Binnenschiffahrt
(„Pommersche Tagespost", Stettin, Nr. 37 vom 12. 2. 28.)

Hafenunkosten und Konkurrenz. Kritische Bemerkungen aus Fachkreisen
(„Danziger Zeitung", Danzig, Nr. 47 vom 16. 2. 28.)

Die Rheinlande als zwischenstaatlicher Verkehrsvermittler
Von *Dr. Fritz Runkel*, Bensberg-Köln („Kölner Tageblatt", Köln, Nr. 96 vom 22. 2. 28).

Interessenausgleich durch die Wasserstraßenverwaltung
Von Geh. Regierungsrat *Dr. Wehrmann*, Berlin („Industrie- und Handelszeitung", Berlin, Nr. 42 vom 18. 2. 28).

Wasserbauverwaltung. Zum Chaos der Verwaltung im heutigen Reich
Von Staatsminister a. D. *Graf Rödern*, Hamburg („Hannoverischer Kurier", Hannover, Nr. 66/67 vom 9. 2. 28).

Mainz oder Koblenz? Der Sitz der Reichswasserstraßenverwaltung
(„Frankfurter Zeitung", Frankfurt a. M., Nr. 95 v. 4. 2. 28.)

Der Seehafen Stettin vor und nach dem Kriege
Von *Dr. H. Schrader*, Stettin („Allgemeiner Tarif-Anzeiger", Wien, Nr. 7 vom 11. 2. 28).

Binnenschiffahrt und Ausbau der Wasserstraßen in Deutschland.

Geschichte der alten Leineschiffahrt. 1838 löschten 31 Bremer Schiffszüge im Ihme-Stapel
Von *B. Wendte* („Hannoverscher Kurier", Hannover, Nr. 75 vom 14. 2. 28).

Die Rheinschiffahrt unter der Ruhrbesetzung
Von Prof. *Dr. Ernst Schultze*, Leipzig („Rheinischer Beobachter", Berlin, Nr. 4, Febr. 1928).

Die neuen Kölner Handelshäfen und Industriegebiete bei Köln-Niehl
Von Dipl. Ing. *Mangold*, *Duisburg* („Berliner Tageblatt", Berlin, vom 8. 2. 28).

Um die Wasserkräfte der Rhein—Main—Donau A.-G.
(„Magazin der Wirtschaft", Berlin, Nr. 4 vom 26. 1. 28.)

Aachen—Rhein-Kanal oder Eisenbahn? Die Frage ist noch ungelöst
Von *Fu.* („Volksfreund", Aachen, Nr. 34 vom 9. 2. 28).

Der Neckar im Reichs-Kanal-Bauprogramm
Von *Oskar Geck*, Mannheim („Schwäbische Tagwacht", Stuttgart, Nr. 22 vom 27. 1. 28).

Fernsprechanlagen für die Mittellandkanalbauten
Von Regierungs- und Baurat *Lasser*, Magdeburg („Zentralblatt der Bauverwaltung", Berlin, Nr. 8 vom 22. 2. 28).

Die Sakrower Enge. Verbreiterung oder Verkehrsregelung?
Von *V. R.* („D .A. Z.", Berlin, Nr. 98 vom 27. 2. 28.

Wasserwirtschaft des Auslandes.

La défense de la navigation fluviale. L'Association des Maitres Batelliers des regions de Liege, Namur, Limbourg et Charleroi
(„Neptune", Anvers, Nr. 191 vom 6. 2. 28).

Transit international. Extension du régime aux transports effectués par les voies navigables de l'intérieur
(„Moniteur officiel du Commerce", Paris, Nr. 22, Eman. 111.)

L'aménagement des forces hydrauliques de la moyenne Dordogne
Von *M. L.* („La Journée Industrielle", Paris, Nr. 3027 vom 4. 2. 28).

Una importanteriunione pro Roma Marittima
Von *Paolo Orlando* („Impero", Roma, vom 18. 2. 28).

Die Lage des Triester Hafens
Von *H.* („Germania", Berlin, Nr. 97 vom 27. 2 28).

Lo sviluppo delle irrigazioni in Italia
(„Giornale di Agricoltera", Roma, vom 19. 2. 28.)

El Canal de Isabel II constituye una maravillosa obra que debe ser conocid ay apreciada pro todos los habitentes des Madrid
Von *Hilario Crespo*, Vocal de la Camara de Comercio de Madrid („Boletin official de la Camara de comwrcio", Madrid, Nr. 12, Dezember 27).

Neuaufstellung des wasserwirtschaftlichen Wirkungskreises in der Tschechoslowakei zwischen dem Landwirtschaftsministerium und dem Ministerium für öffentliche Arbeiten
(„Wasserwirtschaftliche Mitteilungen des Deutschen Meliorationsverbandes für Böhmen", Prag, Nr. 2. Februar 28.)

Die Kanalisierung der Elbestrecke Lobositz—Außig
Von Baurat *G. Weißer* („Wasserwirtschaftliche Mitteilungen des Meliorationsverbandes für Böhmen", Prag, Nr. 2, Februar 1928).

Um den Ausbau des Gdinger Hafens
(„Königsberger Allgemeine Zeitung", Königsberg/Pr., Nr. 74 vom 13. 2. 28.)

Der Staudamm von Makwar. Dreimal so groß wie der Genfer See
(„Hurgader Arbeiter-Zeitung" vom 18. 2. 28.)

Erweiterungsbau des Panamakanals
(„Deutsche La Plata-Zeitung", Buenos Aires, vom 15. 1. 28.)

Inland Water Transport and the Port of Antwerp
(„The Scandinavien Shipping Gazette Nr. 5 vom 1. 2. 28.)

Inland Water Transports Versus Railways
(„The Scandinavien Shipping Gazette" Nr. 5 vom 1. 2. 28.)

Os Melhoramentos do Porto de Lisboa
(„Diario de Noticias", Lisboa, vom 14. 2. 28.)

Die Haftpflicht im Binnenschiffahrtsrecht
Von Amtsgerichtsrat *W. Coerman*, Stuttgart („Speditions- und Schiffahrts-Zeitung", Berlin, Nr. 52 vom 30. 12. 27).

Das Verkehrsrecht im Rahmen der Verkehrswissenschaft
Von *Dr. jur. Carl E. Schmidt*, Berlin („D. A. Z.", Berlin, Nr. 83 vom 18. 2. 28.)

Zum anhaltischen Wassergesetz
Von Dipl.-Ing. *Arndt*, Dessau („Anhalter Anzeiger", Dessau, Nr. 47 vom 24. 2. 28).

Revision der Donauschiffahrtsakte von 1921
Von *Prof. Dr. Hennig*, Düsseldorf-Oberkassel („Wirtschaftsdienst", Hamburg, Nr. 7 vom 17. 2. 28).

Eine vergessene „provisorische" Regelung des Versailler Diktats. (Die Zusammensetzung der Europäischen Donaukommission)
Von *Prof. Dr. R. Hennig*, Düsseldorf-Oberkassel („Die freie Donau", Regensburg, Nr. 4 vom 15. 2. 28).

Der Schiedsspruch des internationalen Gerichtshofes im Haag im Kompetenzstreit zwischen der C. E. D. und Rumänien
(„Die freie Donau", Regensburg, Nr. 4 vom 15. 2. 28.)

Questions Danubiennes
Von *André Leval* („Le Temps", Paris, Nr. 24 279 v. 7. 2. 28).

Eisenbahnfragen.

Hamburg und Triest. Vom italienischen Standpunkt
(„Hamburger Fremdenblatt", Hamburg, Nr. 56a v. 25. 2. 28.)

Die Seehafen-Ausnahmetarife
(„Börsen-Courier", Berlin, Nr. 84 vom 18. 2. 28.)

Das neue internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr
Von Regierungsrat *Keller*, Stettin („D. A. Z.", Berlin, Nr. 99 vom 28. 2. 28).

Ingenieurwesen.

Versuchskanäle im Tiergarten. Der Ausbau der Preußischen Versuchsanstalt für Wasserbau und Schiffahrt
Von *t.* („D. A. Z.", Berlin, Nr. 81 vom 17. 2. 28).

Wege und Ziele der Schiffbautechnik. Ein Vortragsabend der Gesellschaft der Freunde und Förderer der Hamburgischen Schiffbau-Versuchsanstalt e. V.
(„Ostsee-Zeitung", Stettin, Nr. 43 vom 12. 2. 28.)

55 Knoten auf Flüssen. Das Gleitboot — ein Flußverkehrsmittel der Zukunft
Von Ing. *B. v. Römer*, München („Reclams Universum", Leipzig, Nr. 21 vom 16. 2. 28).

Eimerketten-Trockenbagger mit Kiessortiervorrichtung. Verschiedene Siebarten. Trockenbagger mit Schlagsieb-Rentabilitätsberechnung. Trockenbagger mit Trommelsieb
Von Ing. *C. Böttcher*, Köln/Rh. („Fördertechnik und Frachtverkehr", Wittenberg, Nr. 4 vom 17. 2. 28).

Die für den Widerstand von Schiffen günstigsten Proportionen der Hauptabmessungen
Von Dipl.-Ing. *F. Weinig*, Charlottenburg („Schiffbau und Schiffahrt", Berlin, Nr. 4 vom 15. 2. 28).

Die Kahngrößen in der Basler Fahrt
Von Dr. rer. pol. *Paul Pfeil*, Basel („Der Rhein", Duisburg, Nr. 2 vom 10. 2. 28).

Zum wirtschaftlichen Wettbewerb zwischen Eisen und Eisenbeton im Brückenbau
Von *Dr. Fritz Emperger*, Wien („Beton und Eisen", Berlin, Nr. 3/4 vom 5. u. 20. 2. 28).

Die Bedeutung des Förderwesens im Baubetrieb
Von Prof. Dr. *Georg Garbotz*, Berlin („Fördertechnik und Frachtverkehr", Wittenberg, Nr. 1 vom 6. 1. 28).

Verschiedenes.

Industrie und Ferngasversorgung
Von Ingenieur *Julius Fink*, Stuttgart („Württembergische Industrie", Stuttgart, Nr. 8 vom 25. 2 28).

Gasfernversorgung und Reichsbahn
Von Reichsbahnrat *Dr. Charitius*, Essen („Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen", Berlin, Nr. 8 vom 23. 2. 28).

Ist das internationale Kohlendumping zu beseitigen? Der Wettbewerb der anderen Energiequellen
(„D. A. Z.", Berlin, Nr. 99 vom 28. 2. 28.)

1928 Nr. 6 2. Märzheft

Zeitschrift für Binnenschiffahrt

Herausgeber: Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt e. V. Berlin NW 04 Herwarthstr. 3a
Fernsprech-Anschluss: Amt Hansa Nr. 2744, Nr. 2745 und Nr. 2755 • Telegramm-Adresse: Binnenfahrt, Berlin
Vorstand: Generaldirektor Dr. h. c. Ott, Köln / Geh. Baurat Prof. Dr. ing. h. c. de Thierry, Berlin / Staatsrat Dr. Ritter v. Graßmann, München / Hauptgeschäftsführer: Syndikus E. Schreiber, Berlin NW 40, Herwarthstr. 3a

60. JAHRGANG DER MITTEILUNGEN DES ZENTRALVEREINS

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" erscheint zweimal monatl. u. ist Organ nachstehender Vereinigungen

Brandenburgischer Oder-Verein, Frankfurt a. O. / Bremer Kanal-Verein, Bremen / Deutsch-Oesterreich-Ungarisch-Schweizerischer Verband für Binnenschiffahrt / Elbe-Ostsee-Kanal A.-G. Wismar Hamburger Verein für Flußschiffahrt / Hansa-Kanal-Verein, Bremen / Intern. Vereinigung z. Förderung des Rheines bis zum Bodensee / Kanalverein Berlin-Leipzig / Küstenkanal-Verein Oldenburg Nordschweiz. Verband f. Schiffahrt Rhein-Bodensee / Pommerscher Binnenschiffahrtsverein / Schlesischer Oderverein / Südostpreuß. Kanalverein e. V. / Südwestdeutscher Kanalverein f. Rhein-Donau Neckar / Verband für Kanalisierung der Mosel u. Saar / Verband zur Wahrung der märk. Schiffahrtsinteressen e. V. / Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr e. V. / Werra-Kanalverein zur Verbindung der Weser mit Main und Donau / Weser-Bund e. V.

Schriftleitung:
Berlin NW 40, Herwarthstraße Nr. 3a
Fernruf Hansa Nr. 2744-45-55, Tel.-Adr.: Binnenfahrt



Die in der Z. f. B. zur Veröffentlichung gelangenden Aufsätze gehen in das Eigentum des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V. über. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Herausgeber keine Verantwortung. Beantwortung von Anfragen und Rücksendung von Manuskripten erfolgt nur, wenn Rückporto beigefügt ist. Nachdruck einzelner Artikel ist nur mit Erlaubnis der Schriftleitung und unter Quellenangabe gestattet. **Bezugspreis** monatlich 2 Mark, nach dem Ausland monatlich 3 Mark. Einzelhefte kosten 1,25 M. **Anzeigen.** Die 4 gespalt. Millimeterzeile 20 Pfg. Bei Wiederholungen Rabatt laut Tarif. Etwaiger Erscheinungsausfall infolge höherer Gewalt oder Streiks berechtigt nicht zur Rückforderung des Bezugsgeldes.

Verlag:
Insel-Zeitschriften-Verlagsgesellschaft m. b. H.
Berlin S 14, Wallstr. 56, Fernruf F. 7 Jannowitz Nr. 4570

Tarifhoheit und Binnenhäfen

Von Generaldirektor Schüning, Berlin

Die Frage, ob und inwieweit Gebühren, die in Häfen erhoben werden, der Festsetzung oder der Genehmigung durch eine staatliche Behörde bedürfen, ist sehr umstritten. Es soll hier die Ansicht begründet werden, daß nur die reinen Schiffahrtsabgaben der Tarifhoheit unterstehen, dagegen nicht die sogenannten Manipulationsgebühren. Maßgebend für die Entscheidung der Frage ist in erster Reihe der Art. 99 der Reichsverfassung. Dieser Artikel ist nahezu wörtlich übernommen aus dem Artikel 54 der alten Reichsverfassung, und zwar in der Form, die ihm durch das Reichsgesetz betreffend den Ausbau der deutschen Wasserstraßen und die Erhebung von Schiffahrtsabgaben vom 24. 12. 1911 gegeben worden ist. Wenn in dem Artikel 99 von Schiffahrtsabgaben in Häfen und Befahrungsabgaben die Rede ist, so ist die Bedeutung stets die gleiche. Es handelt sich in allen Fällen nur um Schiffahrtsabgaben. Darauf weist auch schon der Titel des Gesetzes vom 24. 12. 1911 hin, außerdem spricht dafür der Wortlaut des Gesetzes selbst. Im Absatz 1 des Gesetzes werden Schiffahrtsabgaben und Abgaben unzweifelhaft im gleichen Sinne erwähnt. Das Wort „Abgaben" im Abs. 2 bezieht sich auch nur auf Schiffahrtsabgaben, denn unter den Begriff „Abgaben" werden zusammengefaßt die Abgaben, die für künstliche Wasserstraßen sowie Anstalten an ihnen und in Häfen erhoben werden. Die Abgaben für künstliche Wasserstraßen und für ihre Anstalten sind aber unzweifelhaft nur Schiffahrtsabgaben und deshalb hat das Wort „Abgaben" das sich auf Häfen bezieht und in demselben Satz steht, auch denselben Sinn. Schiffahrtsabgaben sind ausschließlich diejenigen Abgaben, die das Schiff zu tragen hat. Dies ergibt das preußische Gesetz betreffend Einziehung staatlicher Schiffahrtsabgaben durch Gemeinden und Private vom 12. August 1914, dessen § 3 lautet:

> „Zur Entrichtung der Abgaben ist der Schiffer verpflichtet. Neben ihm haftet als Gesamtschuldner der Schiffseigner."

Auch der § 102 des Binnenschiffahrtsgesetzes, der den Schiffahrtsabgaben das Recht des Schiffsgläubigers gibt, bezieht sich unstreitig nur auf die Abgaben, die vom Schiff erhoben werden. Nach Art. 99 der Verfassung unterliegen demnach nur die eigentlichen Schiffahrtsabgaben der Tarifhoheit des Reichs. Auf andere Bestimmungen des Reichsrechts kann aber für die anderen Gebühren die Tarifhoheit nicht gegründet werden. Die Reichsgewerbeordnung enthält keine dahingehende Bestimmung. Ihr § 76 verlangt nur Tariffestsetzung für die Beförderung von Personen in

Fahrzeugen öffentlicher Beförderungsunternehmungen. Der § 8 des Vereinszollgesetzes vom 1. Juli 1869 bestimmt nur, daß Kran-, Wage- und sonstige Hafenabgaben nicht unter die durch das Gesetz verbotenen Binnenzölle fallen.

Wenn also das Reichsrecht keine Handhabe für die Tarifhoheit bezüglich der Manipulationsgebühren gibt, so ist die Frage, ob nicht etwa landesgesetzliche Vorschriften diese begründen. Es soll hier nur auf preußische Verhältnisse eingegangen werden. Man begründet die Tarifhoheit des Staates häufig auf den allerhöchsten Erlaß vom 4. August 1882, in dem die Verleihung des Rechts auf Erhebung von Verkehrsabgaben, darunter auch Hafenabgaben, bestimmten Ministerien übertragen wird. Dieser Erlaß ordnet aber nur Zuständigkeiten und schafft kein materielles Recht. Die Tarifhoheit wird ferner gegründet auf die Bestimmungen des § 88 ff. Teil II Titel 15 des allgemeinen Landrechts, die von der Zollgerechtigkeit handeln. Diese Bestimmungen sind jedoch veraltet durch die Bestimmungen des Vereins-Zollgesetzes, namentlich den § 8. Deshalb kann von einer Verleihung der Zollgerechtigkeit nicht mehr die Rede sein. Aber abgesehen davon ist in dem § 91 II. 15 ALR. Zollgeld und Hafengeld nebeneinandergestellt, so daß das eine das andere ausschließt. Hafengeld aber nach § 91 ist unzweifelhaft eine Abgabe, die vom Schiff erhoben wird; es ist nur e i n e Abgabe worauf die Einzahl deutet. Also auch hiernach unterliegen Manipulationsgebühren nicht der staatlichen Tarifhoheit. Nach dem preußischen Wassergesetz vom 7. 4. 1913 kann das Recht auf Anlegung von Häfen nur im Wege der staatlichen Verleihung erworben werden, jedoch darf die Verleihung nur an die in diesem Gesetz festgelegten Bedingungen geknüpft werden. Dieses Gesetz enthält keine Bestimmung über die Genehmigungspflicht von Manipulationsgebühren. Auch das Kommunalabgabengesetz kann nicht herangezogen werden. Der § 5 des Gesetzes, der von Brücken-, Fähr-, Hafen- und Schleusengeldern spricht, versteht unter Hafengeld nur die dem Schiff auferlegten Abgaben. Wenn Gemeinden Hafengebühren festsetzen, kommt die Genehmigung der Kommunal-Aufsichtsbehörde nicht in Frage, da ein Zwang zur Benutzung des Hafens für die Gemeindeeinwohner nicht vorliegt. Tatsächlich beruht, wie in der Schrift des Professors Adolf Arndt über die Zulässigkeit von Schiffahrtsabgaben ausgeführt wird, der Anspruch des Staates zur Genehmigung von Gebühren, darunter auch der Manipulationsgebühren, nicht auf dem Gesetz, sondern auf dem Verordnungswege. Dem steht aber gegenüber die Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichts, nach der die staatliche Festsetzung von Gebühren nur auf das Gesetz sich gründen kann. Daß tatsächlich die sogenannten Manipulationsgebühren auch nach der Auffassung der Ministerien eigentlich zu den Verkehrsabgaben gehören, beweist der Runderlaß der Ministerien vom 11. Juni 1896, in dem gesagt ist:

> „Neben den für die Benutzung der Verkehrsanstalt selbst zu entrichtenden Gebühren, unterliegen auch die Vergütungen für N e b e n l e i s t u n g e n der Gemeinden, wie z. B. für die Ueberlassung von Arbeitskräften, für die Ent- und Beladung und das Vorhalten von Gerätschaften (Wagen, Krane und dergl.), die sogenannten Manipulationsgebühren, der staatlichen Festsetzung. Sie sind deshalb ebenfalls in die betreffenden Gebührentarife aufzunehmen."

Hier sieht man also die sogenannten Manipulationsgebühren als Nebenleistungen an. Man gibt damit zu, daß sie keine Verkehrsabgaben sind; und für die Tarifhoheit bezüglich der Nebenleistungen in Häfen fehlt es tatsächlich an jeder gesetzlichen Grundlage.

Demnach ist es also richtig, daß der Anspruch der Aufsichtsbehörde auf Genehmigung oder Festsetzung der Manipulationsgebühren in Preußen keine gesetzliche Grundlage hat. Man hat bisher in den Gemeinden dagegen keinen Einspruch erhoben, offenbar weil die genehmigten Tarife unter den bisherigen Verhältnissen für die kommunalen Hafenbetriebe nicht von Nachteil waren.

Nun ist es unzweifelhaft, daß, wenn überhaupt, nur ö f f e n t l i c h - r e c h t l i c h e A b g a b e n der Tarifhoheit unterstehen. Oeffentlich-rechtliche Abgaben sind aber solche, die von öffentlich-rechtlichen Körperschaften im Wege des dort geordneten Beschlußverfahrens festgesetzt sind. Bezüglich der Frage ihrer Rechtsmäßigkeit ist der ordentliche Rechtsweg ausgeschlossen und sie können ohne Urteil im Verwaltungszwangsverfahren beigetrieben werden. Wenn Gemeinden ihre Hafenbetriebe nicht als ö f f e n t l i c h - r e c h t l i c h e Veranstaltungen betreiben, sondern als E r w e r b s u n t e r n e h m u n g e n mit dem Zweck der Gewinnerzielung, sind sie bezüglich der Sätze, die sie fordern, völlig frei. Dies haben auch die Minister in dem oben erwähnten Runderlaß vom 11. Juni 1896 ausdrücklich anerkannt. Es sei dabei hervorgehoben, daß nur der Zweck auf Gewinnerzielung gerichtet sein muß, und daß es nicht darauf ankommt, ob Gewinn erzielt wird.

Wenn die Frage, ob Manipulationsgebühren der Tarifhoheit des Reichs unterliegen, auf Grund bisheriger Gepflogenheit streitig ist, so kann kein Streit darüber herrschen, wenn die Bewirtschaftung der Häfen der privaten Hand anvertraut ist; sie sind dann frei in der Festsetzung der Sätze, denn nur öffentlich-rechtliche Abgaben unterliegen, wenn überhaupt, der Tarifhoheit, nicht aber private Entgelte. Bei Privatunternehmungen ist es ganz klar, daß ihr Betrieb auf Gewinnerzielung gerichtet sein muß. Sie können auch keine öffentlich-rechtlichen Abgaben eintreiben. Die Entgelte, die sie fordern, beruhen auf bürgerlich-rechtlichen Verträgen, wie: Werkvertrag, Arbeitsvertrag, Lagervertrag usw. Sie können nur nach den Bestimmungen der Zivilprozeßordnung ihre Forderungen geltend machen.

Zusammengefaßt ist die Rechtslage also die:

Bei den in öffentlicher Hand befindlichen Häfen unterliegen nur die reinen Schiffahrtsabgaben der Tarifhoheit; die Häfen, die von privatrechtlichen Unternehmungen betrieben werden, unterstehen überhaupt nicht der Tarifhoheit.

Aber ebenso wichtig wie die Frage, inwieweit die Tarifhoheit des Reiches in bezug auf Gebühren und Sätze, die in Häfen erhoben werden, juristisch begründet ist, ist die Frage, ob wirtschaftliche Gründe für oder gegen die Tarifhoheit bezüglich dieser Gebühren sprechen. Vor allem muß hier betont werden, wie es juristisch feststeht, daß die eigentlichen Schiffahrtsabgaben, d. h. also diejenigen Gebühren, die vom Schiff erhoben werden, wie Liegegelder, Hafengelder, Schutzgelder, der Tarifhoheit des Reichs unterstehen, ebenso sprechen auch wirtschaftliche Gründe, namentlich die Interessen der Schiffahrt, gegen eine Aenderung dieses gesetzlichen Zustandes.

Es handelt sich hier aber um die sogenannten Manipulationsgebühren, die nicht vom Schiff, sondern von der Ladung erhoben werden. Selbst wenn man sich auf den Standpunkt stellt, daß im weitesten Umfange eine staatliche Tarifhoheit bezüglich dieser Manipulationsgebühren besteht, und zwar dergestalt, daß die Aufsichtsbehörde diese Sätze von sich aus festsetzt, so haben doch in der großen Zahl der Fälle diese so festgesetzten Sätze eigentlich nur eine theoretische Bedeutung. Diese Sätze haben Geltung nur für die einzelne Leistung. In dem Augenblick, in dem mehrere Leistungen miteinander vereinigt und für diese ein Einheitsentgelt genommen wird, sogenannte kombinierte Sätze, findet auch nach Auffassung der Aufsichtsbehörden auf derartige Sätze die Tarifhoheit keine Anwendung, zum mindesten dann, wenn angeblich genehmigungspflichtige Leistungen mit genehmigungsfreien kombiniert werden. Dies ist, wie gesagt, der Fall bei einer großen Anzahl von Leistungen. Einige Beispiele mögen das erläutern:

Der Satz für das Kranen von Gut umfaßt nur die Bereitstellung des Kranes und die Bedienung durch den Kranführer. Wenn aber außerdem Arbeiter für das Anschlagen im Schiff oder für das Uebernehmen auf das Landfahrzeug oder für die Lagerung stellt, so ist, falls hierfür wie gewöhnlich dem Kunden ein Einheitssatz für diese kombinierte Leistung berechnet wird, dieser Einheitssatz nicht genehmigungspflichtig. Noch klarer wird dies, wenn mit dem Umschlag zugleich eine Einlagerung verbunden wird. Daß das Lagergeld für Lagerung, die nicht bloß als Folge des Umschlags sich darstellt, in keinem Fall genehmigungspflichtig ist, hat ja sogar der Runderlaß vom 11. 6. 1896 mit Deutlichkeit ausgesprochen. Werden Güter umgeschlagen und auf Lager genommen, so wird für gewöhnlich dem Kunden auch ein Einheitssatz für Umschlag, Einlagern, Lagern, Auslagern berechnet. Diese Sätze unterliegen heute schon in keinem Fall der Genehmigung oder Festsetzung durch die Aufsichtsbehörde. Die kombinierten Sätze bieten den Hafenverwaltungen die Handhabe, das starre System zu durchbrechen und der Tarifhoheit in vielen Fällen nur einen theoretischen Charakter zu geben. Es kommen in der überwiegenden Zahl der Arbeiten im Hafenbetrieb derartig kombinierte Leistungen vor und die Zahl der Fälle, in denen nur eine Leistung erfolgt, also nur Kranen, sind in der Minderzahl. So liegen in Berlin die Verhältnisse und in der großen Zahl anderer Hafenbetriebe ist es auch nicht anders. Nun hat es doch wirklich keinen Zweck, Tarife festzusetzen für Leistungen, die nur in geringer Zahl vorgenommen werden und die Arbeit, die hierauf verwendet wird, steht in keinem Verhältnis zur Bedeutung derartiger Tarife, denn die Arbeit selbst ist ja nicht gering. Die Aufsichtsbehörde verlangt eingehende Berechnungen über die Einnahmen und Ausgaben, spezialisiert nach den einzelnen Leistungen. Es findet wenigstens in Preußen eine Nachprüfung dieser Unterlagen in der Mittelinstanz der Aufsichtsbehörde statt, und wenn es sich um große Häfen handelt, müssen sich mit dieser Frage und der endgültigen Festsetzung der Tarife noch zwei Ministerien, die für Handel und Gewerbe und für Finanzen beschäftigen. Schon mit Rücksicht auf die verhältnismäßig geringe Bedeutung, welche die durch die Tarife festgelegten Leistungen für die Hafenbetriebe haben, erscheint es praktisch, den Hafenbetrieben und den Aufsichtsbehörden diese Arbeit zu ersparen.

Nun könnte allerdings der Gedanke aufkommen, daß, wenn alle Sätze genehmigungsfrei sind, die Häfen dazu übergehen könnten, Sätze zu nehmen, die so hoch sind, daß hierdurch eine Schädigung der Wirtschaft eintreten könnte. Diese Gefahr bestand wohl zu Zeiten, als die Verkehrsmittel nach Art und Umfang überaus eng begrenzt waren, sie bestand auch noch zu den Zeiten, als man glaubte, durch Erhöhung derartiger fiskalischer Gebühren die Einnahmen steigern zu können. Man bedachte damals nicht, daß auch unter diesen noch unvollkommenen Verhältnissen jede Gebührensteigerung doch schon eine innere Grenze nach oben, und daß eine Uebersteigerung in der Gebührenforderung zur Folge hatte, daß das Verkehrsmittel nicht mehr oder sehr schwach benutzt wurde, und daß übersteigerte Sätze nicht eine Erhöhung der Einnahmen, sondern eine Minderung zur Folge hatten. Jetzt liegen die Verhältnisse aber ganz anders. Von einer Monopolstellung der Häfen, wie sie in früheren Zeiten bei ihrer geringen Zahl vielleicht angenommen werden konnte, kann nicht die Rede sein. An den großen Stromgebieten besitzt jetzt nahezu jedes Gemeinschaftswesen einen Hafen oder mindestens Umschlagseinrichtungen und diese stehen miteinander in Wettbewerb. Ferner sind in den meisten Häfen viele Umschlagseinrichtungen von Privaten geschaffen, so daß heute ein Ueberschuß von Umschlagseinrichtungen vorhanden ist und auch örtlich vielfach eine scharfe Konkurrenz besteht.

Dazu kommt die Eisenbahn. Es ist bekannt, wie scharf die Eisenbahn, nachdem sie aus der staatlichen Verwaltung herausgelöst ist, Häfen und Schiffahrt Konkurrenz macht und Konkurrenz machen kann; denn wenn auch die Eisenbahn bezüglich ihrer Beförderungssätze grundsätzlich an die Genehmigung des Reichsverkehrsministeriums gebunden ist, so hat sie in den letzten Jahren Ausnahmetarife einführen können, die zur Grundlage nicht nur Güterklassen, sondern vor allen Dingen Gütermengen haben und sie gewährt erhebliche Ermäßigungen, wenn ihr die Beförderung bestimmter Mindestmengen auf das Jahr garantiert wird. Bei dieser Sachlage ist es ausgeschlossen, daß die Manipulationsgebühren in den Binnenhäfen eine Höhe annehmen können, die die Wirtschaft schädigt. Wäre eine Hafenverwaltung wirklich so töricht, derartige Gebühren zu verlangen, so würde das zur Folge haben, daß die Kundschaft von ihr fortgeht. Die Güter würden auf die Reichsbahn übergehen und damit würde erreicht werden, nicht nur, daß die Güter nicht im Hafen umgeschlagen werden, sondern daß auch der Bundesgenosse der Häfen, die Schiffahrt, geschädigt würde; Es würde unter Umständen auch zur Folge haben, daß die Güter im wohlberechtigten Zusammenwirken von Schiffahrt und Ladungseigentümer in anderen Häfen umschlagen werden, die nicht derartig übersteigerte Sätze nehmen. Schon der Umstand, daß die Hafenbetriebe das größte Interesse daran haben, die so schwer um ihre Existenz ringende Schiffahrt nicht zu schädigen, wird sie von der Forderung übersteigerter Sätze abhalten. Wenn also hier der berechtigte Standpunkt vertreten wird, daß auch von rein wirtschaftlichen Gesichtspunkten aus die Festsetzung der Hafengebühren durch die Aufsichtsinstanzen nicht zweckmäßig ist, so ist damit eine Gefährdung der Wirtschaft in keinem Falle verbunden. Aber auch positive Gründe sprechen dafür, den Hafenbetrieben Freiheit in der Gestaltung ihrer Sätze zu geben. Erstens im Hinblick auf den Kunden, zweitens im Hinblick auf die Rentabilität des Hafenbetriebes. Ein wesentliches Merkmal öffentlich-rechtlicher Gebühren ist, daß diese Gebühren starr sind. Sie dürfen weder überhoben, noch darf von ihnen nach unten abgewichen werden. Dieses starre System der festen Gebühren widerspricht aber den Interessen der Wirtschaft. Nicht, daß nach oben abgewichen werden darf, ist für die Wirtschaft von Bedeutung, sondern das Wesentliche ist, daß diese Sätze nicht unterschritten werden dürfen. Es ist ein Gebot wirtschaftlichen Arbeitens, daß man den günstigeren Kunden auch günstiger behandeln muß. Es würde der wirtschaftlichen Entwicklung ins Gesicht schlagen, wenn man diesen Gesichtspunkt nicht als den maßgebenden ansehen sollte. In allen übrigen Wirtschaftszweigen ist es ganz selbstverständlich, daß man dem Kunden, der mehr Beschäftigung bringt, oder bei dem die Verbindung mit weniger Ausgaben verknüpft ist, entsprechende Vorteile bietet. Es liegt dies auch im Interesse der gesamten Volkswirtschaft, denn derartige Vorteile kommen letzten Endes doch dem letzten Verbraucher zugute. Es geht nicht an, daß ein Hafenbetrieb nicht in der Lage ist, einem Kunden, der den Hafen in großem Umfange beschäftigt, und ihm Hunderte und Tausende von Tonnen zuführt, keine Sonderbedingungen einzuräumen. Um ein anderes Beispiel zu bringen:

Die Leistung und Ausnutzung des Kranes hängt davon ab, ob das zu kranende Gut aus dem Kahn auf Lager geht, unmittelbar auf Fuhrwerk genommen oder vorübergehend abgesetzt und später auf Fuhrwerk genommen wird: oder wie bei Kies oder Kohle die auf Fuhrwerk oder Waggon gehende Ware über Bunker geht. Bei Kranen auf Fuhrwerk ist die Leistung und Ausnutzung ganz verschieden nach Bau und Fassungsvermögen des Fuhrwerks. Sie ist abhängig von der Schnelligkeit der Abfuhr. Bei langsamer Abfuhr entstehen z. B. für den Kran Wartezeiten, in denen dieser Kran, da das Schiff ja vorliegt, anderweitig nicht ausgenutzt werden kann.

Weiter ist von Einfluß, namentlich bei Gütern wie Schienen, Stabeisen und Nutzholz die Bauart des Kahnes, ob er ein offener oder gedeckter Kahn ist, ob alter oder neuer Bauart und ob er für die Ladung besonders geeignet ist oder nicht.

Bei Stückgütern spielt eine große Rolle die Art und Größe der Verpackung; es macht einen großen Unterschied aus, ob Zement in Jutesäcken oder Papiersäcken zu kranen ist, ob das zu kranende Gut in großen Säcken, oder wie es häufig vorkommt, in kleinen Kisten oder Pappkartons zur Verladung kommt. Von Einfluß ist ferner, ob die auszukranende Warenmenge groß oder klein ist, ob bei Teilladung das aus dem Schiff zu nehmende Gut erst aus anderem Gut hervorgeholt werden muß. Weiterhin verbietet die Beschaffenheit einer ganzen Reihe von Gütern z. B. Mehl, Zucker in Säcken, Zement usw. ein Kranen bei Regenwetter, so daß auch hier erhebliche Pausen in der Krantätigkeit entstehen. Auch kann eine empfindliche Verlangsamung durch ungeübtes oder unzureichendes Schiffpersonal eintreten.

Schließlich ist es von Bedeutung, ob der Empfänger die Liegezeit des Schiffes ausnutzt oder nicht. Nutzt er sie aus und werden deshalb nur geringe Mengen abgefahren, so liegt das Schiff unter Umständen bis 8 Tage vor dem Kran und dieser kann infolgedessen für andere Arbeit nicht oder durch ständiges Verholen des Schiffes nur unvollständig ausgenutzt werden.

Bei einer weiteren Reihe von Gütern z. B. Leergut und Sperrgut kann die Festsetzung eines Normalsatzes überhaupt nicht in Frage kommen. Leergut und die im Deutschen Reichsbahntarif Teil I Abt. B im Verzeichnis der sperrigen Stückgüter aufgeführten Gegenstände sind nach Abmessungen und Beschaffenheit so grundverschieden, daß es unmöglich ist, hier Normalsätze aufzustellen. Es sind dies Güter, bei denen das Kranen unbedingt von Fall zu Fall nach Prüfung der freien Vereinbarung mit dem Kunden vorbehalten bleiben muß. Bei behördlich festgesetzten

Tarifen muß eine Hafenverwaltung vorsichtig kalkulieren und kann den speziellen Bedürfnissen und der Vielgestaltigkeit der Güter sowie den besonderen Begleitumständen keine Rechnung tragen.

Das Interesse des Hafenbenutzers und des Hafenbetriebes fordert Bewegungsfreiheit. Die Zeiten sind vorüber, in denen die Hafenverwaltungen, wenn sie ihre Tarife aufgestellt hatten, einfach zusehen konnten, ob und inwieweit der Hafen in Anspruch genommen wurde, denn Hafenbetriebe waren nach allgemeiner Auffassung ihrer Natur nach Zuschußbetriebe; daran war nichts zu ändern und der Zuschuß mußte aus den sonstigen Einnahmen der Gemeinden gedeckt werden. Jetzt ist es anders. Die Gemeinden sind — ganz abgesehen davon, daß ihre finanzielle Lage sich überhaupt naturgemäß infolge des verlorenen Krieges erheblich verschlechtert hat — durch die veränderte Steuerverfassung nicht imstande, derartige Zuschüsse aus allgemeinen Mitteln leisten zu können, denn ihre Besteuerungsfreiheit ist auf allerwichtigsten Gebieten aufgehoben. Aber selbst wenn sie es könnten, geht es jetzt nicht mehr an, daß aus allgemeinen Mitteln Hafenbetriebe noch Zuschüsse erhalten. Hafenbetriebe werden jetzt genau so wie Gasanstalten, Elektrizitätswerke und Verkehrsbetriebe zu den werbenden Betrieben der Gemeinden gerechnet, und sie müssen wie diese nach den privatwirtschaftlichen Grundsätzen betrieben werden. Viele Gemeinden haben deshalb ihre werbenden Betriebe aus der Kämmereiverwaltung herausgenommen und Gesellschaften gebildet, nicht nur, um sie der politischen Atmosphäre zu entziehen, sondern um den kaufmännischen und wirtschaftlichen Methoden höheren Einfluß zu verschaffen.

Man kann das Ziel, Fehlbeträge zu vermeiden — von Gewinnerzielung kann ja kaum die Rede sein — nicht dadurch erreichen, daß man die Sätze erhöht. Der Erfolg würde durchaus negativ sein. Man kann das Ziel nur erreichen, wenn man kaufmännisch arbeitet, und kaufmännisch arbeiten heißt in diesem Fall: erstens rationell arbeiten und zweitens Kunden heranziehen. Beides hängt natürlich eng zusammen. Man kann nur rationell arbeiten, wenn man in der Lage ist, die gegebenen Arbeitsmittel, wie Kräne, Lagerhäuser usw. möglichst wirtschaftlich auszunutzen. Eine solche wirtschaftliche Ausnutzung bedingt aber, daß der Kunde bevorzugt wird, der eine derartige wirtschaftliche Ausnutzung ermöglicht. Die Einnahmen werden sich infolge rationeller Wirtschaft erheblich erhöhen und die Ausgaben werden entweder überhaupt nicht, oder nur in geringem Maße gesteigert werden. Die Folge wird eine erheblich erhöhte Wirtschaftlichkeit des Hafenbetriebes sein. Dadurch, daß man die Wirtschaft an die Häfen gewöhnt, wird man zuletzt aber nicht zum geringsten auch der mit dem Hafen eng verbundenen Schiffahrt dienen können und in der Lage sein, ihr die Beförderung derjenigen Güter zuzuführen, auf die sie einen gerechten Anspruch hat. Ich möchte noch auf eins hinweisen: Binnenhafen und Schiffahrt sind wie fast kein anderer Betrieb höheren Gewalten ausgesetzt. Der Winter zwingt viele Binnenhäfen zu mindestens teilweisen Betriebseinschränkungen, keiner weiß vorher wie lange. Hoch- und Niedrigwasser bringen Betriebsstörungen. Unter solchen unsicheren Betriebsverhältnissen starre unbewegliche Geschäftsprinzipien aufzustellen, ist wirtschaftlicher Unsinn. Also juristisch und wirtschaftlich ist die Tarifhoheit nur insoweit begründet, als es sich um reine Schiffahrtsabgaben, d. h. die Abgaben, die vom Schiff erhoben werden, handelt. Der Anspruch des Staates auf Festsetzung oder Genehmigung von Manipulationsgebühren ist juristisch nicht begründet und wirtschaftlich unzweckmäßig. Es wird viel zuviel überflüssige Arbeit dadurch geleistet, daß die Behörden Verhältnisse regeln wollen, die vom wirtschaftlichen Standpunkt aus gesehen einer Regelung widerstreben. Die Behörden müssen eins bedenken: Häfen, die sich in der Hand von Unternehmungen befinden, die rein privatrechtlichen Charakter tragen, sind bezüglich ihrer Sätze vollkommen frei; denn nur Gebühren und Abgaben, also Sätze, die dem öffentlichen Recht unterstehen, unterliegen der Tarifhoheit, nicht aber Entgelte, die auf dem bürgerlichen Recht beruhen. Wenn man diese Freiheit den privaten Hafenbetrieben zugestehen muß, so liegt kein Grund vor, weshalb man den Häfen, die sich in kommunaler Hand befinden, diese Freiheit nicht zugestehen soll. Die Städte, welche Hafeneigentümer sind, haben sicher so viel Verantwortungsgefühl, daß sie keiner Kontrolle bedürfen. Außerdem haben sie viel engere Fühlung mit der Wirtschaft als die Aufsichtsbehörden. Daß die Gemeinden ihre Sätze nicht steigern werden, ja nicht steigern können, wenn sie gezwungen sind, nach wirtschaftlichen Grundsätzen zu arbeiten, und ihre Hafenbetriebe zu führen, ist schon dargelegt. Es würde ja jeder gesunden Entwicklung ins Gesicht schlagen und einen Rücktritt schlimmster Art bedeuten, wenn man umgekehrt folgern wollte: weil die Hafenbetriebe in öffentlicher Hand bezüglich ihrer Tarife der staatlichen Festsetzung unterstellt sind, müsse dies nunmehr auf die privaten Betriebe ausgedehnt werden. Es wäre zu empfehlen, daß die Regierungen Erhebungen anstellen, ob Verordnungen und Gesetze, die vor Jahrzehnten unter ganz anderen wirtschaftlichen Voraussetzungen erlassen sind, heute noch zweckmäßig und notwendig sind.

Die Wirtschaft in Deutschland hat, durch die Not der Zeit gezwungen, rationalisiert, alles Unzweckmäßige, Ueberflüssige und Unwirtschaftliche beseitigt; dies war notwendig, um sich zu behaupten und auch um den Anforderungen des Staates und des Reiches zu genügen.

Die Wirtschaft kann deshalb auch eine Vereinfachung der öffentlichen Verwaltung fordern.

In der Frage der Tarifhoheit in den Binnenhäfen besteht nicht einmal eine gesetzliche Regelung, welche das Verlangen der Aufsichtsbehörde rechtfertigt, und selbst wenn sie bestände, wäre sie wirtschaftlich überflüssig.

Pegelablesung und Fahrwassertiefe

Von Technischen Regierungsoberinspektor Taube, Berlin

Zur fortlaufenden Beobachtung und Verfolgung der Wasserstandsschwankungen der Ströme und anderer Gewässer bedient man sich der Pegel. Dies sind nach Metermaß eingeteilte eiserne oder hölzerne Höhenmaßstäbe, die an Mauerwerkspfeilern, Holzpfählen u. dgl. möglichst unverrückbar angebracht sind und an denen man den Wasserstand nach der meist in Stufen von 2 cm untergeteilten Pegelskala unmittelbar ablesen kann. Wo es darauf ankommt, die Wasserstandsveränderungen genauer zu erfassen, als es selbst durch ein mehrmaliges tägliches Ablesen eines Lattenpegels möglich ist, werden neben den Lattenpegeln selbstschreibende Pegel (Schwimmer-, Luftdruck- oder elektrische Pegel) aufgestellt. Am gebräuchlichsten sind die Schwimmerpegel. Bei diesen werden die Bewegungen eines Schwimmers, der die Wasserspiegelschwankungen des Gewässers mitmacht, auf eine Schreibfeder übertragen, die eine Wasserstandskurve auf einen durch ein Uhrwerk gleichmäßig fortbewegten Streifen Papier aufzeichnet. Namentlich im Tidegebiet, wo täglich mehrmals verhältnismäßig starke Wasserstandsveränderungen auftreten, sind diese Selbstzeichner vielfach in Anwendung. Bei Selbstzeichnern, die in der Nähe von Häfen oder Schiffanlegestellen aufgestellt sind, läßt man die Wasserstände häufig auch auf ein uhrenartiges Zeigerwerk übertragen, von dem der Wasserstand in größerer Entfernung vom Standorte des Pegels (Schleusenmeisterdienstraum usw.) abgelesen werden kann.

An den Lattenpegeln werden die Wasserstände in der Regel einmal täglich, um 13 Uhr, abgelesen und in die vom Pegelbeobachter geführte Liste eingetragen. Bei Hochwasser findet eine häufigere Ablesung statt, so z. B. vor der Ausuferung, dann bei dieser, ferner in bestimmten Abständen bis zum höchsten Stand. Aus den einmaligen täglichen Ablesungen eines Monats wird das arithmetische Mittel, das „Monatsmittel" und am Schlusse eines hydrologischen oder Abflußjahres, das vom 1. November bis 31. Oktober läuft, in entsprechender Weise das „Jahresmittel" gebildet, sowie der höchste und niedrigste Wasserstand des Jahres festgestellt. Alle 5 Jahre wird das Mittel aller täglichen Beobachtungen des vorangegangenen 5 jährigen oder womöglich eines längeren (10-, 20 jährigen) Zeitabschnittes gebildet; es wird als Mittelwasser (MW) des Flusses an der betreffenden Pegelstelle für den entsprechenden Zeitabschnitt bezeichnet und bei den meisten Wasserläufen für die Anordnung und Wirkung der Strombauwerke, deren Krone in der Regel auf MW liegt, zugrunde gelegt. MNW, der gemittelte niedrigste Wasserstand, kurz Mittelniedrigwasser oder auch Regulierungswasserstand genannt, wird aus dem niedrigsten Wasserstand jedes Jahres, MHW, d. i. Mittelhochwasser, aus dem **höchsten** Wasserstand jedes Jahres für eine längere Reihe von Jahren gebildet. Wichtig für die Eigentumverhältnisse an den Wasserläufen ist der gewöhnliche Wasserstand (GW). Das ist derjenige Wasserstand, der in einer Reihe von Jahren an ebenso viel Tagen überschritten, wie nicht erreicht wird, im Ebbe- und Flutgebiet das Hochwasser der gewöhnlichen Flut. Andere wichtige Wasserstände sind NNW, das ist der überhaupt bekannte niedrigste Wasserstand und HHW, der überhaupt bekannte höchste Wasserstand. Für Schiffahrttreibende wichtig ist auch HSchW, das ist der höchste schiffbare Wasserstand. Er ist für jede Schiffahrtstraße oder Teilstrecke von dieser nach besonderen Erfahrungen bestimmt und richtet sich z. B. nach der Höhenlage vorhandener Brücken, die bei diesem Wasserstand noch durchfahren werden können, nach der Höhe der Leinpfade und Ufer und endlich nach den bei solchen Wasserständen eintretenden schwierigen Strömungen und dergl.

Außer vorstehenden „Hauptzahlen der Wasserstände" werden aus den mehrjährigen Beobachtungsreihen nach Bedarf für jede Pegelstelle auch noch andere Werte ermittelt und festgelegt, die jedoch für Schiffahrttreibende weniger wichtig sind, z. B. das „Sommer-Niedrigwasser" (SNW), Sommer-Mittelwasser (SMW), Sommer-Hochwasser (SHW), umfassend die Monate Mai bis Oktober und die entsprechenden Winterwasserstände für die Monate November bis April.

Wenn nun der Laie den Wasserstand am Pegel selbst abliest oder in den Tageszeitungen Angaben über die Wasserstandshöhen an verschiedenen Pegelstellen findet, so weiß er mit diesen Zahlen, die beispielsweise am gleichen Tage für den Oberpegel Charlottenburg 30,40 m und für den Elbepegel Wittenberge 0,65 m lauten, wenig anzufangen. Ebenso geben derartige Veröffentlichungen selbst einem Schiffer oder Schiffahrtsachverständigen, sofern sie sich auf einen anderen als den von ihm in der Regel benutzten Strom beziehen, kein Bild darüber, mit welcher Tauchtiefe er auf diesem „fremden" Strom fahren kann. Der Wunsch der Schiffahrttreibenden, an einem Pegel jederzeit die Fahrwassertiefe auf einer bestimmten Stromstrecke unmittelbar ablesen zu können, ist daher verständlich. Leider läßt er sich in dieser Vollkommenheit aus verschiedenen Gründen am freien Strom nicht verwirklichen Die Höhenunterschiede in den Hauptwasserständen sind fast an jeder Pegelstelle verschieden, je nach der Beschaffenheit der Sohle und der Gestaltung des Strombettes auf einer Stromstrecke, nach dem Gefälle und anderen Ursachen. Aus diesen Gründen nimmt

auch die Fahrwassertiefe nicht gleich dem Steigen oder Fallen des Wasserstandes an einer Pegelstelle zu oder ab. Es läßt sich nicht einmal erreichen, daß die Wasserstände an zwei aufeinanderfolgenden Pegeln, zwischen denen kein Nebenfluß mündet, jedesmal übereinstimmen, wenn sich der Wasserspiegel im Beharrungszustande befindet, d. h. weder steigt noch fällt. Es ist auch nicht außer Acht zu lassen, daß die Werte für NW, MW und HW sich immer nur auf eine bestimmte Zeit beziehen und sich ändern, sobald der Zustand des betreffenden Wasserlaufes wesentlich geändert wird, sei es auf natürlichem Wege (Verlegung von Sandbänken usw.), sei es durch künstliche Maßnahmen (Regulierungen, Eindeichungen, Entwässerung von Niederungen u. dergl.); auch die periodischen Schwankungen der Niederschläge bedingen nicht unerhebliche Aenderungen der Abfluß- und Wasserstandsverhältnisse. Die nachfolgende Zusammenstellung, die die Hauptpegel an der preußischen Elbestrecke mit den MNW- und MW-Ständen aus den Abflußjahren 1896/1920 und den Wasserständen am 5. November 1921 und 1. Mai 1922, beobachtet um 12 Uhr mittags, und den diesen entsprechende rechnerischen Fahrwassertiefen enthält, mag dies näher erläutern. Die Wasserstände am 5. November 1921 liegen etwa in MNW-Höhe, die am 1. Mai 1922 etwa in MW-Höhe. Am 5. November nimmt die Fahrwassertiefe talwärts ständig ab, während sich am 1. Mai das umgekehrte Bild zeigt.

Auf welche Höhe der Nullpunkt eines Pegels gelegt wird, ist an sich gleichgültig, da durch die Beobachtung des Pegels lediglich die Wasserstandsschwankungen an der betreffenden Pegelstelle verfolgt werden sollen. Wenn es im oder am Flußbette einen bestimmten Punkt gäbe, der die niedrigste überhaupt mögliche Lage des Wasserspiegels darstellte, so könnte er als Nullpunkt des Pegels geeignet sein. Aber selbst der tiefste Punkt der Flußsohle ist kein solcher Punkt, da die Flußbetten infolge verschiedener Einflüsse, wie Geschiebeführung und dergl., veränderlich sind. Man hat daher in früheren Zeiten vielfach die Pegelnullpunkte auf NW und auch um ein bestimmtes Maß hierunter oder auf MW gelegt oder ihre Höhenlage zu einem Schleusendrempel, einer Wehrkrone oder dergl. in Beziehung gebracht. An anderen Stellen wiederum hat man Pegelnull gleichgesetzt dem Normal-Nullpunkt (N.N.) der preußischen Landesaufnahme, d. i. der Nullpunkt des Amsterdamer Pegels, der wiederum etwa in Höhe des mittleren Wasserstandes der Nordsee bei Amsterdam liegt. Man wollte hiermit offenbar erreichen, daß negative Pegelablesungen vermieden werden und die Wasserstände mehrerer Pegelstellen desselben Wasserlaufs oder auch verschiedener Gewässer besser mit einander vergleichbar sind. Die Vergleichbarkeit der Pegelnullpunkte ist aber umfassender durch die durch den Erlaß des ehemaligen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 17. Oktober 1899 getroffene und jetzt ziemlich restlos durchgeführte Bestimmung, die Nullpunkte sämtlicher Pegel zum Höhennetz der Landesaufnahme in Beziehung zu bringen, erreicht worden. Die dritte Spalte der nachfolgenden Zusammenstellung über die Elbe-Pegel veranschaulicht dies näher. Die Zusammenlegung aller Pegelnullpunkte mit Normal-Null hätte nur Sinn, wenn diese Uebereinstimmung dauernd erhalten bliebe. Bei jeder Neumessung der Trigonometrischen Abteilung des Reichsamts für Landesaufnahme können aber Aenderungen in dem Höhennetz der Landesaufnahme eintreten, die nicht immer auf wirklichen Verschiebungen der Festpunkte zu beruhen brauchen, sondern auch aus der Ausgleichung der neu gemessenen Nivellementspolygone hervorgehen können. Wenn der Pegelnullpunkt in der Höhenlage N.N. $\pm$ 0,0 erhalten bleiben soll, müßte also bei jeder Aenderung in dem Höhennetz der Landesaufnahme eine Berichtigung der hiervon betroffenen Pegel vorgenommen werden, also auch dann, wenn eine Verschiebung der Pegelnullpunkte gar nicht stattgefunden hat. Eine häufige Aenderung der Höhenlage der Pegelnullpunkte aus diesen oder anderen Anlässen würde die Vergleichbarkeit der Pegelablesungen verschiedener Zeitabschnitte erschweren und Irrtümer fast unvermeidlich machen. Damit bei einer wirklichen Verschiebung eines Pegels, z. B. durch Eis oder Gegenlaufen eines Schiffes, die ursprüngliche Höhenlage des Nullpunktes wieder hergestellt werden kann, sind in der Nähe des Pegels drei oder mehr Festpunkte derart anzubringen, daß sie von Veränderungen am Pegel unberührt bleiben und auch nicht der Gefahr ausgesetzt sind, sich zugleich

Pegelstelle	Kilometerstation **)	Höhe des Pegelnullpunktes über Normal-Null	MNW 1896/1920		Am 5. 11. 1921		MW 1896/1920		Am 1. 5. 1922	
			+ m am Pegel	Fahrwassertiefe m*)	Wasserstand am Pegel + m	Fahrwassertiefe etwa m	+ m am Pegel	Fahrwassertiefe m*)	Wasserstand am Pegel + m	Fahrwassertiefe etwa m
Torgau . . .	154,6	76,953	— 0,27	1,77	0,10	2,14	1,20	2,45	1,66	2,91
Wittenberg .	214,4	63,437	0,62	1,23	1,19	1,80	2,02	2,53	2,65	3,16
Aken	277,8	51,212	0,25	1,37	0,64	1,76	1,71	2,79	2,39	3,47
Barby	293,5	47,436	0,26	1,37	0,58	1,69	1,75	2,79	2,70	3,74
Magdeburg .	326,6	40,867	0,42	1,29	0,44	1,31	1,53	2,36	2,14	2,97
Ferchland . .	375,0	30,911	0,76	1,30	0,79	1,33	2,27	2,65	3,37	3,75
Hämerten . .	394,6	28,227	— 0,03	1,37	0,10	1,50	1,35	2,68	2,38	3,71
Wittenberge	454,9	17,582	0,46	1,35	0,35	1,24	1,90	2,79	3,16	4,05
Darchau . .	536,3	7,774	— 0,17	1,46	— 0,34	1,29	1,20	2,75	2,65	4,20
Artlenburg .	573,8	2,980	0,03	1,53	— 0,12	1,38	1,35	2,84	2,76	4,25

*) Nach der in Neubearbeitung befindlichen 4. Auflage des Teiles 3 vom Führer auf den deutschen Schiffahrtsstraßen

**) Station 0,0 an der Reichsgrenze

miteinander zu heben oder zu senken. Sie müssen also baulich voneinander unabhängig sein. Jährlich einmal ist die Lage des Pegelnullpunktes mit diesen Festpunkten durch Nivellements zu vergleichen; ergibt sich dabei, daß der Pegel sich in seiner Höhenlage um 10 mm oder mehr verschoben hat, so ist er wieder in die richtige Lage zu bringen. Hebt oder senkt sich die ganze Gegend, wie z. B. das Gebiet des Rhein-Herne-Kanals oder das Marschgebiet des Kaiser-Wilhelm-Kanals, dann sind weitergehende besondere Maßnahmen notwendig.

Eine zwingende Notwendigkeit, in dem jetzigen Zustand eine Aenderung eintreten zu lassen, besteht nicht. Jede Aenderung der Nullpunktlage eines Pegels ist vom Uebel. An jedem Strome bilden sich in Schiffahrtkreisen Faustregeln, deren allgemeine Bekanntgabe in einer kurzen Zusammenstellung für die einzelnen Stromgebiete wohl zu empfehlen wäre. Die schiffahrttreibende Bevölkerung ist zudem wenig geneigt, bezüglich der Bedeutung der Pegelstände umzulernen. An der Weser sind, um nur ein Beispiel zu nennen, vor 15 Jahren, um Pegelnotierungen mit negativem Vorzeichen zu vermeiden, die Pegelnullpunkte um 2 m niedriger gelegt worden. Aber noch heute redet der Schiffer von Null am Pegel, wenn dieser tatsächlich 2 m anzeigt, so daß von den Pegelnotierungen gesagt werden kann: es bleibt am besten beim alten.

Die Entwicklung des Wiener Donauverkehres in der Nachkriegszeit

Von Zivilingenieur Oskar Back, Wien

Nach Milderung der politischen Schwierigkeiten der Donauschiffahrt setzte im Jahre 1921 auf der österreichischen Strecke der Donau wieder ein nennenswerter Güterverkehr ein. Dieser entwickelt sich, wie die nachfolgende Zusammenstellung von 1921 bis 1926 zeigt, in aufsteigender Richtung. Zum Vergleiche sind die Ziffern des Wiener Donau-Hafenverkehres 1912 bis 1914, die als die besten der Vorkriegszeit gelten, herangezogen.

	Abgegangen	angekommen in Tonnen zu 1000 kg	insgesamt
1912	553 280	857 980	1 411 260
1913	674 410	723 520	1 397 930
1914	438 000	930 000	1 368 000
1921	130 874	554 460	685 334
1922	220 417	511 115	731 532
1923	140 142	599 877	740 019
1924	163 166	734 614	897 780
1925	133 190	625 439	758 629
1926	206 472	777 513	983 985

Es zeigt sich, daß der Wiener Donauverkehr, obwohl die ankommenden Gütermengen bereits die Vorkriegsziffern aufweisen, zur Gänze doch noch erheblich gegen 1912 bis 1914 zurückbleibt. Man wird nicht fehl gehen, wenn man diesen Umstand durch die Ablenkung der von Böhmen, Mähren und Schlesien früher über Wien und jetzt über Preßburg anlangenden, zur Weiterverfrachtung auf der Donau bestimmten Frachtgüter erklärt. Durch den Ausbau der Preßburger Hafenanlagen und die Anlage eines zweiten Bahngeleises auf der Strecke Lundenburg—Preßburg ist für den Wiener Umschlagsverkehr ein empfindlicher Ausfall zu verzeichnen, mit dem auch weiterhin gerechnet werden muß.

Hinsichtlich der Verteilung des Wiener Stromverkehres nach Tal- und Bergfahrt gelten die folgenden Angaben.

	Abgegangen		angekommen	
	in Tonnen zu 1000 kg			
	Talfahrt	Bergfahrt	Talfahrt	Bergfahrt
1924	131 043	32 123	128 598	606 016
1925	111 130	22 060	109 004	516 435
1926	158 389	48 083	127 417	650 096

Aus diesen Ziffern geht hervor, daß der Donauverkehr Wiens hauptsächlichst durch Frachtsendungen von und nach d o n a u a b w ä r t s gelegenen Stationen (Ungarn und die Balkanländer) gebildet wird und daß nur zum geringen Teile Frachtgüter von und nach d o n a u a u f w ä r t s gelegenen Orten Oberösterreichs und Bayerns in Wien als Wasserfracht einlangen, beziehungsweise aufgegeben werden. Hierbei spielt neben den bedeutend kürzeren Strecken, die für die Donauschiffahrt nach West in Betracht kommen, in erster Reihe die T a r i f f r a g e eine wesentliche Rolle. Auf den kurzen westlichen Versandstrecken kann ein an und für sich billiger Wasserfrachtsatz nicht so zur Geltung kommen, daß er einschließlich der gewöhnlich hinzutretenden Eisenbahnvorfracht und den hiermit verbundenen Umschlagsspesen sich niedriger stellen könnte als der direkte, ungebrochene Eisenbahnversand; wobei erfahrungsgemäß vom Verfrachter der Wasserweg erst dann vorgezogen wird, wenn derselbe 10 bis 15 Prozent billiger als der Bahnversand zu stehen kommt.

Es scheint auch, daß eine Verbilligung des Güterverkehres auf der Donau westlich von Wien und damit eine Verkehrszunahme solange nicht zu erwarten ist, als nicht eine d u r c h g e h e n d e N i e d e r w a s s e r - R e g u l i e r u n g, die eine bessere Ausnützung der Ladefähigkeit der üblichen Schleppkähne von 670 und mehr Tonnen Tragfähigkeit ermöglicht, durchgeführt sein wird. Während diese Fahrzeuge auch bei Niederwasser auf der Strecke Gönyö—Omoldova noch voll ausgenützt werden können und auf der Strecke Wien—Gönyö noch mit 77 Prozent ihrer Tragfähigkeit verwendbar sind, sinkt auf der Strecke Wien—Linz ihre Ladefähigkeit auf 66 und zwischen Passau—Linz auf 60 Prozent. Oberhalb Passau bis Regensburg sind seit kurzem infolge des Ausbaues der Kachletstufe die Schiffahrtsbedingungen zwar bedeutend besser; sie bleiben jedoch auf die Verkehrszunahme solange nicht von erheblichem Einfluß, als nicht die Schiffahrtstrecke auf der ober- und niederösterreichischen Donau in gleichem Maße reguliert wird.

Ob nach Eröffnung des R h e i n — M a i n — D o n a u k a n a l e s eine besonders starke Zunahme des Wiener Donauverkehres zu erwarten ist, bleibt — so erwünscht dies wäre — mit Rücksicht auf die Kampftarife, die von den deutschen Reichsbahnen im Wettbewerb mit deutschen Wasserstraßen gehandhabt werden, fraglich. Beträgt doch zum Beispiel schon gegenwärtig der Bahntarif für Kohle von Ruhrort nach Regensburg weniger als der billigst errechnete Frachtsatz auf dem künftigen Wasserwege Rhein—Donau, sofern er die Eigenkosten decken soll.

Nach Warengattungen gegliedert, steht im Wiener Hafenverkehr die Gruppe „Steine, Ziegel, Schotter u. dgl." mit 27 Prozent der Gesamt-Gütermenge an erster Stelle, es folgen „Körner und Hülsenfrüchte" mit 18,5 und Mehl mit 14,5 Prozent. K o h l e, die bekanntlich bei deutschen Wasserstraßen mit 40 bis 45 Prozent als Frachtgut die bedeutendste Rolle spielt, ist im Wiener Donau-Umschlagsverkehr durch die Konkurrenz des Preßburger Hafens vollkommen zurückgedrängt worden und stellt sich auf bloß 6,9 Prozent.

Es ist bemerkenswert, daß der Verkehrsanteil des Wiener Donaukanales ziemlich hoch ist; es wurden im Jahre 1926 dort 293 035 Tonnen Güter ausgeladen und 23 173 Tonnen eingeladen, er war demnach mit 316 208 Tonnen oder rund 40 Prozent am gesamten Wiener Donauverkehr beteiligt.

VERSCHIEDENE MITTEILUNGEN

ALLGEMEINES

Aus dem Jahresbericht des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln. Das Institut kann auf das Jahr 1927 als einen Zeitraum ruhig fortschreitender Entwicklung zurückblicken: Die Sammlungen vergrößerten sich, ihre Inanspruchnahme stieg, das Interesse am Studium der Verkehrswissenschaft blieb rege, der Kreis der Mitarbeiter weitete sich. Der Ausbau der Bücherei erfolgte unter Aufrechterhaltung der bisherigen Zielsetzung, d. h. der möglichst vollständigen Sammlung der deutschen verkehrswirtschaftlichen Literatur und der Beschaffung der wichtigsten ausländischen Neuerscheinungen. Anfang 1927 wurde mit dem systematischen Aufbau eines Geschäftsberichts-Archivs begonnen. Das verkehrswissenschaftliche Vorlesungswesen wurde in den seit dem S. S. 1926 üblichen Umfang aufrecht erhalten. Eine sich bewährende Neuerung stellt das im S. S. 1927 eingerichtete, von Reichsbahnoberrat Dr. Adam und Privatdozent Dr. Napp-Zinn gemeinsam geleitete verkehrswissenschaftliche Seminar dar. Der Unterricht wurde, wie seither, durch die Besichtigung von Unternehmen, die mit dem Verkehrswesen in enger Verbindung stehen, ergänzt. Der Institutsleiter Dr. Napp-Zinn ist zur Zeit mit einer grundlegenden Untersuchung des Problems „Binnenschiffahrt und Eisenbahn" beschäftigt, die im Frühjahr 1928 zur Veröffentlichung kommen soll. Das Institut beabsichtigt, 1928 eine größere verkehrswissenschaftliche Tagung zu veranstalten, zugleich um Zeugnis von seiner Wirksamkeit zu legen und neue Freunde seiner Bestrebungen zu gewinnen.

Reichszentrale für deutsche Verkehrswerbung. Auseinandersetzungen auf dem Gebiete der inneren Organisation des deutschen Fremdenverkehrswesens haben, wie uns mitgeteilt wird, den Wunsch gezeitigt, der R. D. V. eine neue Form zu geben, die es ihr gestattet, unabhängig von Fragen und Bestrebungen organisatorischer Natur, ausschließlich ihrer Aufgabe, für den allgemeinen deutschen Verkehr zu werben, sich zu widmen. Auf Grund eines in der vor kurzem stattgefundenen a. o. H. V. einstimmig gefaßten Beschlusses wird die R. D. V. sofort in anderer Rechtsform neu gebildet, ihre Mittel künftig ausschließlich von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft erhalten und keinerlei organisatorische Bindungen mit anderen Körperschaften eingehen. Dagegen legt die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft Wert auf die unveränderte Pflege der guten Beziehungen zu den Interessentenkreisen, ebenso wie die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft nach der Mitteilung in keiner Weise beabsichtigt, die seitherige allgemeine deutsche Werbung etwa dadurch zu beeinträchtigen, daß sie auf eine Werbung lediglich für die deutsche Reichsbahn beschränkt wird.

DEUTSCHE BINNENSCHIFFAHRT

Fehlerquellen der Binnenschiffahrtsstatistik. Kritische Bemerkungen zur neuesten Veröffentlichung des Statistischen Reichsamtes. Das Statistische Reichsamt hat kürzlich neue Zahlen über den Schiffsbestand der deutschen Binnenschiffahrt veröffentlicht[1]). So begrüßenswert nun zweifellos diese Veröffentlichung an sich ist — liegt doch die letzte statistische Erhebung schon länger als ein Jahrzehnt zurück[2]) — so wenig können doch andererseits Bedenken gegen die bei der jetzigen Veröffentlichung angewendete statistische Methode unterdrückt werden. Während nämlich früher jeweils alle fünf Jahre am 31. Dezember, also zu einem Zeitpunkte in dem meist der ganze Binnenschiffahrtsverkehr ruhte, die Erhebung durch primärstatistische Befragung der Schiffseigner, die dazu Zählkarten auszufüllen hatten, vorgenommen wurde — die Einzelheiten waren durch „Bestimmungen, betreffend die Statistik des Bestandes der deutschen Binnenschiffe", die der Bundesrat am 5. Dezember 1907 beschlossen hatte[3]), geregelt — hat man diesmal einen anderen Weg gewählt: man hat das seinerzeit für die Abgabe von Binnenschiffen auf Grund des Versailler Diktats aufgestellte Binnenschiffskataster zur Grundlage genommen, das auf Grund von Mitteilungen der Registergerichte weitergeführt wird. Hilfsweise hat man außerdem Meldungen und Auskünfte von Eich-, Schiffsuntersuchungs- und Wasserbaubehörden sowie das vom Rheinschiffs-Register-Verband herausgegebene „Rheinschiffs-Register" und das „Klassifikationsregister für die östlichen Wasserstraßen" des Deutschen Transport-Genossenschaftsverbandes in Berlin und deren regelmäßig erscheinende Nachträge herangezogen. Warum diese andere Erhebungsart gewählt worden ist, ist aus der neuen Veröffentlichung leider nicht ersichtlich; sollte der Grund darin zu suchen sein, daß, wie aus einem Satze der Vorbemerkungen (S. 3) angenommen werden kann, in Zukunft der Bestand an Binnenschiffen alljährlich festgestellt werden soll, so erscheint es zweifelhaft, ob dieser Vorteil durch Nachteile des neuen Verfahrens nicht zu teuer erkauft ist. Denn es unterliegt keinem Zweifel, daß das Urmaterial, auf denen das neue Zahlenmaterial aufgebaut ist, nicht so zuverlässig ist wie das bei früheren primärstatistischen Erfahrungen gewonnene. Es soll nicht weiter untersucht werden, inwieweit das seinerzeit aufgestellte Binnenschiffskataster wirklich vollständig und zutreffend war — es sind in dieser Hinsicht ja wiederholt erhebliche Zweifel lautgeworden — es ist aber bekannt, daß die Binnenschiffsregister durchaus nicht immer dem wirklichen Besitzstand entsprechen. Es werden sehr häufig Fahrzeuge abgewrakt, ohne daß diese im Binnenschiffsregister gelöscht werden. Und es gibt andererseits Fahrzeuge, die lange im Betrieb sind, ohne doch ins Binnenschiffsregister eingetragen zu sein. So ist dem Schreiber dieser Zeilen ein Fall bekannt, wo ein Fahrzeug fast zwei Jahre die märkischen Wasserstraßen befahren hat, ehe es gelang, der Eintragung entgegenstehende formaljuristische Schwierigkeiten zu beseitigen. Es ist wei-

[1]) Der Bestand der deutschen Binnenschiffe am 31. Dezember 1926. Bearbeitet im Statistischen Reichsamt (Statistik des Deutschen Reichs, Bd. 343). Berlin 1927, Reimar Hobbing.

[2]) Bestand der deutschen Binnenschiffe am 31. Dezember 1912. Bearbeitet im Kaiserlichen Statistischen Amte (Statistik des Deutschen Reiches, Bd. 264). Berlin 1914. Puttkammer & Mühlbrecht.

[3]) Zentralblatt für das Deutsche Reich 1907, S. 590 ff.

ter zu berücksichtigen, daß das als Quelle genannte „Klassifikationsregister" — und ähnliches dürfte auch für das „Rheinschiffs-Register" gelten — bekanntlich durchaus nicht alle im Betriebe befindlichen Fahrzeuge des Deutschen Transport-Versicherungs-Verbandes Atteste ausgestellt haben. Und endlich sind auch die in den Vorbemerkungen zwar nicht erwähnten, aber offenbar teilweise herangezogenen Ergebnisse der gewerblichen Betriebszählungen vom 16. Juni 1925 zweifellos gerade hinsichtlich der Binnenschiffahrt nicht zutreffend; hier haben vielmehr teilweise Doppelzählungen stattgefunden, teilweise sind Fahrzeuge überhaupt nicht erfaßt worden. So sind die Unterlagen für die statistischen Ermittlungen in mehr als einer Beziehung nicht absolut zuverlässig und es erhebt sich die Frage, ob es nicht zweckmäßiger wäre, die sekundärstatistische Erhebungsform zugunsten der früher bewährten primärstatistischen, die Fehlermöglichkeiten wie die erwähnten viel mehr ausschließt, wieder aufzugeben — eine Frage, die ich jedenfalls bejahen möchte.

Professor Dr. jur. O. Th. L. Zschuke, Berlin.

Um den Endpunkt des Elbe—Oder-Kanals. Dem Vernehmen nach sind Bestrebungen im Gange, den geplanten Kanal, der das Niederlausitzer Braunkohlengebiet mit der Elbe verbinden soll, in Mühlberg enden zu lassen. Wie die „Sächsisch-Böhmische Korrespondenz" von unterrichteter Seite erfährt, ist die sächsische Regierung beim Reichsverkehrsministerium mit aller Kraft dafür eingetreten, daß der Kanal seinen Endpunkt an der Elbe in Riesa oder doch in der Nähe von Riesa erhält. Die sächsische Regierung hat beim Reichsverkehrsministerium verlangt, daß die Vorarbeiten, die jetzt vom neu errichteten Kanalbauamt in Kottbus durchgeführt werden, auch auf diese Einmündung des Kanals bei oder in Riesa ausgedehnt werden.

AUSLÄNDISCHE BINNENSCHIFFAHRT

Surtaxe d'entrepôt. Die „Economisch Statistische Berichte" vom 15. Februar 1928 Nr. 633 enthalten den Artikel eines bekannten Schiffahrtssachverständigen über die surtaxe d'entrepôt. Der Artikel geht aus von den statistischen Ziffern über den Güterverkehr im Straßburger Hafen, die in den letzten Jahren bekanntlich ein starkes Ansteigen zeigen. Auf Grund der Lobither Statistik über den Rheinverkehr stellt der Verfasser sodann fest, daß von dem gesamten Güterverkehr des Straßburger Hafens in 1927 von 4 351 000 t 1 248 000 t über Antwerpen, 157 000 t über Rotterdam und 38 000 t über andere niederländische und belgische Häfen gegangen sind (darunter 8 000 t über Amsterdam). Vor dem Kriege verteilte sich der Straßburger Verkehr über Rotterdam und Antwerpen im Verhältnis von drei Viertel zu ein Viertel, was übertragen auf die Ziffern des Jahres 1927 bedeuten würde, daß Rotterdam 1 054 000 t und Antwerpen 351 000 t bekommen haben würde. Das Verhältnis hat sich somit nicht nur zu Gunsten Antwerpens umgekehrt, sondern ist für Rotterdam noch um mehr als 50% schlechter geworden als es für Antwerpen vor dem Kriege war. Der Verfasser schätzt den Einkommen-Ausfall für Holland auf über 2 Millionen Gulden, ausschließlich der indirekten Nachteile. Er belegt sodann mit Ziffern, daß Antwerpen seine Bevorzugung im Straßburger Verkehr etwa zur Hälfte seiner Ausnahmestellung hinsichtlich der surtaxe d'entrepôt direkt zu verdanken habe, indirekt bringe jedoch der einmal etablierte von der surtaxe d'entrepôt befreite Verkehr dadurch, daß die Schiffe naturgemäß Rückfrachten nehmen müssen, auch ein allgemeines Anwachsen des Verkehrs über Antwerpen mit sich, so daß auch die zweite Hälfte des heutigen Verkehrs Antwerpen—Straßburg indirekt auf die Befreiung von der surtaxe d'entrepôt zurückzuführen sei.

Auf die Frage, was die Niederlande dagegen tun könnten, könne man zunächst in Erwägung ziehen, die durch Frankreich getroffene Regelung als rechtswidrig anzufechten. Der niederländische Delegierte in der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt habe mit Berufung auf Artikel 14 der Mannheimer Akte einen derartigen Schritt getan, ohne jedoch einen praktischen Erfolg zu erreichen. Vielleicht sei mehr Aussicht auf Erfolg bei Berufung auf Art. 6 der Rheinschiffahrtakte, denn es könne nachgewiesen werden, daß unter Umständen Güter bei der Einfuhr über die Landesgrenze (Eisenbahnlinie via Thionville) von Frankreich weniger schwer belastet würden als bei der Einfuhr via Rotterdam. Neben der Möglichkeit einer Berufung auf die Rheinschiffahrt-Akte bestehe aber noch diejenige von diplomatischen Schritten. Deutschland habe in dieser Beziehung einen Erfolg erreicht hinsichtlich der Ueberladung in Mannheim. Durch das französische Zolldekret vom 31. August 1927 seien die deutschen Hafenbetriebe in Mannheim der Compagnie des entrepôts français du Rhin gleichgestellt worden. Hieraus könne natürlich noch nicht gefolgert werden, daß auch die Niederlande mit diplomatischen Schritten Erfolg haben würden, wohl aber könne daraus der Schluß gezogen werden, daß die Materie sich nicht jeglicher Einflußmöglichkeit auf diplomatischem Wege entziehe.

Das schweizerisch-französische Abkommen über die Ableitung des Rheins bei Kembs. Zwischen der Schweiz und Frankreich ist am 27. August 1926 ein Uebereinkommen über die Regelung gewisser Rechtsverhältnisse betr. die künftige Ableitung des Rheines bei Kembs abgeschlossen worden und der Austausch der Ratifikationsurkunden hat nun am 29. Dezember 1927 in Bern stattgefunden. Mit diesem Tage tritt das Uebereinkommen in Kraft und beginnen wichtige Fristen zu laufen. Das Uebereinkommen, das der schweizerische Bundesrat nunmehr veröffentlicht, stützt sich auf die zwischen Deutschland, Frankreich und der Schweiz am 10. Mai 1922 in Straßburg im Schoße der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt getroffenen Abmachungen, welche bestimmen, daß der vom Stauwehr bei Kembs verursachte Rückstau sich flußaufwärts bis zur Birsmündung, also auf schweizerisches Gebiet, zu erstrecken hat. Es bestimmt ferner, daß die Verleihung des Rechtes zur Ausnützung des dem Rückstau auf Schweizer Gebiet entsprechenden Gefälles dem Konzessionär, den die französische Regierung bezeichnet, in den von der schweizerischen Gesetzgebung vorgeschriebenen Formen und zu den darin festgelegten Bedingungen zu erfolgen hat. Das neue Uebereinkommen zwischen Frankreich und der Schweiz sichert die erforderliche Uebereinstimmung zwischen den von jeder der beiden vertragschließenden Parteien erteilten Verleihungen. Im gegenseitigen Einverständnis wird der der schweizerischen Eidgenossenschaft zukommende Anteil an der vom Kraftwerk Kembs erzeugten elektrischen Energie auf 20% dieser Energie festgesetzt, entsprechend der Energie des Gefälles, welches durch den Rückstau auf Schweizer Gebiet beansprucht wird. Für die der Schweiz zukommende elektrische Energie verzichtet Frankreich während der Dauer der Verleihung auf sämtliche Gebühren, Abgaben oder sonstigen öffentlich-rechtlichen Beschränkungen, damit diese

Energie frei nach der Schweiz überführt werden kann und in jeder Beziehung so gestellt ist, wie wenn sie auf Schweizer Gebiet erzeugt würde. Die französische Regierung wird der schweizerischen Regierung von den hauptsächlichsten Plänen und Berechnungen für das Gesamtbauprojekt des Kraftwerkes Kembs Kenntnis geben und die Schweiz kann vor Inangriffnahme der Arbeiten ihre Bemerkungen geltend machen. Die beiden Staaten werden eine aus 4 Mitgliedern bestehende Kommission einsetzen, bestehend aus 2 französischen und 2 schweizerischen Ingenieuren. Während der Bauzeit hat diese Kommission die Ausführung der Bauarbeiten am Kraftwerk Kembs zu überwachen und ihre Wahrnehmungen in Form von Berichten den zuständigen Behörden zu unterbreiten. Die Verleihungen treten mit dem 29. Dezember 1927 in Kraft. Die Baupläne sollen innerhalb 6 Monaten nach Inkrafttreten der Verleihungen eingereicht werden. Mit dem Bau des Kraftwerkes soll innerhalb 6 Monaten nach Genehmigung der Baupläne begonnen werden. Die Bauarbeiten sollen spätestens nach Ablauf von 5 Jahren nach Genehmigung der Baupläne vollendet sein. Die Verleihungen sollen am 31. Dezember des 75. Jahres ablaufen. Fünfzehn Jahre vor Ablauf der Verleihungen werden sich die beiderseitigen Regierungen darüber verständigen, ob und zu welchen Bedingungen die Verleihungen erneuert werden sollen, ob vom Recht auf den Heimfall Gebrauch gemacht werden und ob der Betrieb des Kraftwerkes überhaupt eingehen soll. Sollte die französische Regierung im Einverständnis mit der schweizerischen das Rückkaufsrecht allein ausüben, so verpflichtet sie sich zur Uebernahme und zur Erfüllung sämtlicher Bedingungen der schweizerischen Verleihung bis zu deren Ablauf. Bei Nichtvollendung des Kraftwerkes, bei Betriebsunterbruch oder bei Vorliegen irgend eines anderen in den Verleihungen vorgesehenen Verwirkungsgrundes werden die beiden Regierungen im gegenseitigen Einverständnis diejenigen Maßnahmen treffen, welche sie als für die Sachlage und gegebenenfalls für die Erteilung einer neuen Verleihung am zweckmäßigsten erachten. Allfällige Meinungsverschiedenheiten zwischen den beiden Staaten über Anwendung oder Auslegung des Uebereinkommens sollen, wenn nicht auf diplomatischem Wege eine Erledigung erfolgen kann, dem internationalen Gerichtshof unterbreitet werden. In einem Zusatzprotokoll wird noch betont, daß die erwähnte, aus 4 Ingenieuren bestehende Ueberwachungskommission ihre Beschlüsse einstimmig zu fassen habe. Falls eine Einigung in irgend einer Frage nicht möglich wäre, so soll die Frage einem Schiedsrichter vorgelegt werden.

J. Fr

Tilsit und der Memelstrom. Tilsit hat im vorigen Jahre mit dem Ausbau seiner Hafenanlagen begonnen, weil sich der Tourdampferverkehr und zum Teil auch der Massengutumschlag im Verkehr mit Ostpreußen und dem Memelgebiet belebt hat. Dagegen ist der Verkehr stromauf mit dem heutigen Litauen wesentlich kleiner als vor dem Kriege. Besonders jedoch hat das Tilsiter Wirtschaftsleben gelitten durch das Aufhören der Holzflößerei. Tilsit war vor dem Kriege ein großer Holzhandels- und Holzspeditionsplatz, wo tausende von Holztraften umgearbeitet, vermessen, gelagert und gehandelt wurden. Im Jahre 1913 kamen rund 4 000 Holzflöße mit ca. 2 200 000 Festmetern Holz auf dem Memelstrom nach Tilsit, wo ein erheblicher Teil in den großen Sägewerken verarbeitet, der größere andere Teil nach Memel oder Königsberg weitergeleitet wurden. Tilsit war damals der Mittelpunkt des deutsch-russischen Holzhandels, von dem heute fast nichts mehr übrig ist.

Der Magistrat der Stadt Tilsit hat soeben die Einwirkungen des Friedensvertrages auf das Tilsiter Wirtschaftsleben in einer Denkschrift dargestellt und bespricht dabei auch die Umwälzung im Holzhandel. In den letzten Jahren sind nach dieser Darstellung fast gar keine Flöße mehr den Memelstrom abwärts gekommen. Der Tilsiter Holzhandel hat aufgehört, die Sägewerke sind ohne Rohmaterial, selbst die Zellstoffabriken können ihren Betrieb nur unter Heranziehung von finnländischem und lettländischem Papierholz aufrecht erhalten. Da Polen und Litauen sich im Kriegszustand befinden, ist seit mehreren Jahren der Memelstrom an der polnisch-litauischen Grenze für den Verkehr gesperrt. Deshalb kommt das Holz aus den großen Wäldern am Oberlauf des Memelstromes nicht mehr nach Ostpreußen. Früher waren in und um Tilsit 38 Sägewerke tätig, heute sind sie wegen Mangel an Rohstoffen fast sämtlich außer Betrieb.

Der große Floßverkehr auf der Memel wird nach Ansicht des Tilsiter Magistrats auch nach Oeffnung der polnisch-litauischen Grenze nicht mehr im alten Umfange einsetzen und vor allem nicht mehr in der alten Weise über Tilsit gehen. Neben den Erschwernissen, die dem Holzhandel und der Holzflößerei durch die verschiedenen Zoll- und Währungssysteme bereitet werden, wird die Flößerei behindert sein, durch die ungünstige Flößordnung Litauens, durch die Verschlechterung der Fahrrinne in der Memel und dadurch, daß geeignete Flößer nicht mehr in der alten Zahl zu gewinnen sein werden. Weiter wird nach Ansicht des Magistrats Litauen durch entsprechende Bestimmungen die Flößerei nach Tilsit erschweren, um Memel, Kowno oder Schmalleningken an Stelle von Tilsit zum Mittelpunkt des Holzhandels zu machen. Ferner wird die Zahl der in Betracht kommenden Flöße deshalb geringer sein, weil einmal der Holzhandel in Polen und Litauen sich umgestellt hat, indem viele der während des Krieges von Deutschland errichteten Sägewerke und viele neue Sägewerke an Ort und Stelle das Holz verarbeiten, so daß an Stelle des Rundholzes Schnittholz mit der Bahn ausgeführt wird; weil zum anderen der Tilsiter Sägewerksbesitzer den litauischen und polnischen Ausfuhrzoll für Rundholz tragen muß, den Rußland nach dem Handelsvertrag von 1894 nicht erheben durfte; ferner auch weil die alten Handelsbeziehungen des Tilsiter Holzhandels in andere Hände übergegangen sind und sich niemals im alten Umfange wieder anknüpfen lassen werden. Außerdem fehlen dem Tilsiter Holzhandel heute auch die großen Betriebsmittel, die für dies Geschäft erforderlich sind.

Auch der übrige Frachtverkehr auf dem Memelstrom wird nach Ansicht des Tilsiter Magistrats in seinem früheren Umfange für Tilsit nicht mehr wiederkommen. Litauen wird versuchen, den Verkehr an Tilsit vorbei nach Memel zu lenken, während Polen den Verkehr auf seine Bahnen gelenkt hat und in Zukunft über Memel und nicht über Ostpreußen handeln dürfte.

Die einzigen Mittel in diesem Kampfe um den Memelhandel sind nach dem Gutachten des Magistrats der Ausbau der Tilsiter Uferanlagen zu einem mustergültigen Hafenbetriebe und Kredithilfe für den Tilsiter Handel.

Dr. H. St

Zur Schiffbarmachung des Dnjepr. Mit dem Bau des großen Kraftwerkes am Dnjepr ist begonnen worden. Das Werk wird in erster Linie auch der Schiffbarkeit zugute kommen. Bisher war diese durch die großen Stromschnellen sehr behindert. Das Kraftwerk staut den Strom so an, daß die Stromschnellen kein Hindernis mehr bilden. Das Hauptbauwerk bildet ein Wehr von 700 m Länge, das 40 Pfeileröffnungen aufweist und eine Höhe bis zu 40 m hat. Für den Schiffsverkehr sind drei Schleusenkammern von 120 m Länge und 17 m Breite vorgesehen. Der Rückstau des Wehrs wird sich bis auf 120 km stromaufwärts erstrecken. Das Kraftwerk ist zunächst für 150 000 PS vorgesehen, das Gefälle beträgt 37 m. Zunächst wird an den beiden Wehrbaugruben an den Ufern des Stromes gearbeitet.

Dr. H. St.

RECHTSFRAGEN DER BINNENSCHIFFAHRT

Haftung des Staates für Betriebssicherheit der Hafenanlagen nur bei subjektivem Verschulden. Keine Haftung bei übermäßiger Beanspruchung der Hafeneinrichtungen. Am 12. Oktober 1926 ist der Kahn „Hamburg 8629" im Hamburger Oderhafen, westlich der Mittelpfahlreihe, zwischen dieser und dem abgebäumten D. „Etna Maru" liegend, dadurch zu Schaden gekommen, daß bei heftigem Sturme der Kopf einer Pfahlgruppe und die darauf festgemachte hintere Spiere der „Etna Maru" weggebrochen und der Kahn von dem Dampfer gegen die Pfahlreihe gedrückt wurde. Auch ein weiterer, ebendort liegender Kahn „Magdeburg 2530", Eigner Wanckel, ist in gleicher Weise zu Schaden gekommen. Die Klägerin (Pritzerber Kahn-Versicherungsgesellschaft auf Gegenseitigkeit, Pritzerbe a. H.) führt den Unfall auf mangelhaften Zustand und unzureichende Ueberwachung der gebrochenen Pfahlgruppe zurück und nimmt den Hamburger Staat, als für diesen Mangel seiner Hafenanlage verantwortlich, auf Schadensersatz in Anspruch. Der Hamburger Staat führt den Unfall auf höhere Gewalt — Sturm — sowie auf unsachgemäße Abbäumung der „Etna Maru" — u. a. eine nach § 29 II Hamb. Hafengesetz zu lange Spiere von 16 m — zurück; der Zustand der Pfahlgruppe sei ordnungsmäßig gewesen, auch ausreichend überwacht. Die Klage ist durch Urteil Hans. OLG., Bf. I 282/27, vom 2. November 1927 mit der in der Ueberschrift stichwortartig angegebenen Begründung abgewiesen worden. (Die eingehende Begründung bringt HRZ. 1928, 131/35.)

Abkommen zwischen Deutschland und Polen über die Verwaltung der die Grenze bildenden Strecke der Warthe und den Verkehr auf dieser Strecke. Auf Grund des Gesetzes über das Abkommen zwischen Deutschland und Polen über die Verwaltung der die Grenze bildenden Strecke der Warthe und den Verkehr auf dieser Strecke vom 4. November 1927 (RGBl. II S. 954), über dessen Inhalt in Z. f. B. 11/1927, 513 berichtet wurde, wird in RGBl. 1928 II S. 44 unter dem 23. 2. 28 bekanntgemacht, daß das Abkommen, die Ausführungsbestimmungen dazu und das Schlußprotokoll ratifiziert worden sind. Der Austausch der Ratifikationsurkunden hat am 13. Februar 1928 in Warschau stattgefunden. Das Abkommen, die Ausführungsbestimmungen und das Schlußprotokoll werden demnach gemäß Artikel 11 des Abkommens am 14. März 1928 in Kraft treten.

EISENBAHNFRAGEN

Um den Bunkerkohlentarif. In einer Entgegnung auf die Erklärung des Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikats zu der neuen Ergänzung des Küstentarifs, über die wir in Z. f. B. 5/1928, S. 155 berichtet haben, hebt die Reichsbahn u. a. hervor, der höhere Bahnversand von der Ruhr nach dem Küstengebiet habe bereits mehrere Monate vor der Behinderung der Binnenschiffahrt durch Frost und Streik eingesetzt und der neue Tarif hätte daher zu einer fühlbaren Unterstützung des Absatzes deutscher Bunkerkohle beitragen können, wenn er damals bereits bestanden hätte. Die Reichsbahn knüpft daran die Bemerkung, sie könne die Versandmengen und damit die Frachtersparnis leider nur bekanntgeben, wenn das Kohlensyndikat damit einverstanden sei. / Das Rheinisch-Westfälische Kohlensyndikat veröffentlichte daraufhin die Ziffern des Bahnversandes in den einzelnen Monaten des Jahres 1927, die sich nach seinen Büchern in runden Zahlen folgendermaßen ergeben (dazu treten noch geringe Mengen des Aachener Syndikats, die das Ergebnis aber nur ganz unwesentlich beeinflussen).

Monate	t	Gegen Garantiemenge von 455 000 t +	—
Januar	552 000	97 000	
Februar	434 000		21 000
März	370 000		85 000
April	308 000		147 000
Mai	336 000		119 000
Juni	393 000		62 000
Juli	426 000		29 000
August	477 000	22 000	
September	443 000		12 000
Oktober	472 000	17 000	
November	483 000	28 000	
Dezember	541 000	86 000	
	5 235 000	250 000	—475 000
			+250 000
			—225 000
Monatsmittel	436 000		— 19 000

Die Garantiemenge von 455 000 t, die bisher alle Kohlen einschließlich der Bunkerkohle umfaßte, ist also im Jahre 1927 in fünf Monaten überschritten und in sieben Monaten unterschritten worden. Das Syndikat führt weiter aus, der hohe Versand des Januar sei noch auf die Folge des englischen Streiks, der starke Dezemberversand auf die obenerwähnten besonderen Schiffahrtsverhältnisse zurückzuführen; schalte man diese beiden abnormen Monate aus, so bliebe für die zehn Monate von Februar bis November ein Versand von 4 143 000 t oder 414 300 t/Mon., also eine Fehlmenge von rund 441 000 t/Mon. Selbst wenn die höchst unwahrscheinliche Annahme berechtigt wäre, daß der verhältnismäßig hohe Bahnversand der letzten vier Monate vor Dezember 1927 — diese Monate seien vermutlich von der Reichsbahn gemeint —, auch weiterhin erreicht würde, ergäbe sich nur ein Ueberschuß von rund 14 000 t/Mon. Dieser Ueberschuß würde bei Anwendung des neuen Tarifs nach der von der Reichsbahn angegebenen Methode (d. h. ohne Anmeldung der Ostseebunkerkohlen) eine Vergütung von etwa 38 000 M. bringen, das wäre bei einem Monatsversand von 455 000 + 14 000 = 469 000 t eine Frachtersparnis von 0,08 M./t = 1%! Auch bei dem völlig willkürlichen Verfahren, die Vergütung lediglich auf Bunkerkohle zu verrechnen, ergäbe sich für diese nur eine Frachtverbilligung von 0,35 M./t = 4%. Selbst damit wäre nichts gewonnen. Der Ueberschuß von 14 000 t habe aber mit Bunkerkohle gar nichts zu tun; diese sei mit über 100 000 t in der Gesamtmenge enthalten. Im übrigen sei es völlig abwegig, ein paar günstige Monate als Beispiel herauszunehmen, da nur der Jahresdurchschnitt für die Abrechnung mit der Reichsbahn maßgebend sei.

DIE BETRIEBSLAGE DER DEUTSCHEN BINNENSCHIFFAHRT IM MONAT FEBRUAR 1928

Rhein In der ungünstigen Lage der Rheinschiffahrt, die durch den niedrigen Stand der Frachtsätze und Schlepplöhne sowie das starke Angebot von Kahnraum gekennzeichnet wird, trat während der Berichtszeit keine wesentliche Aenderung ein. Während der Berichtszeit sind in der Rheinschiffahrt keine Störungen durch winterliche Witterungsverhältnisse verursacht worden. Während des ersten Drittels des Februar herrschten zwar am Oberrhein niedrige Temperaturen. Sie reichten aber nicht aus, um im Strom die Bildung von Eis aufkommen zu lassen. Gegen Mitte des Monats trat in der Schweiz, in den Vogesen und im Schwarzwald ein Witterungsumschlag ein; durch den eine schnelle Schneeschmelze verursacht wurde. Gleichzeitig herrschten Unwetter mit starken Regengüssen am Ober- und Unterlauf des Rheins. Der Wasserstand stieg daher sprunghaft, so daß er an den meisten Stationen die zweite Hochwassermarke erreichte. Infolge des plötzlich steigenden Wasserstandes haben auf der Bergfahrt befindliche Schleppzüge Aufenthalte nehmen und an den Tagen des höchsten Wasserstandes vorübergehend die Fahrt einstellen müssen. Die Mainschiffahrt wurde wegen Hochwassers Mitte Februar vorübergehend gesperrt.

Der Rheinwasserstand notierte am Monatsanfang (1. 2.) 2,08 m Cauber Pegel, er betrug am 6. 2. 2,22 m, am 10. 2. 2,07 m. Infolge des Witterungsumschlages stieg der Wasserstand sehr schnell auf 2,56 m am 11. 2., auf 3.16 m am 13. 2., auf 3,56 m am 15. 2., auf 3,90 m am 16. 2., 4,76 m am 17. 2., 5,43 m am 18. 2., 5,68 m am 19. 2. und 5,86 m Cauber Pegel am 20. 2. Seit dem 21. 2. ging der Wasserstand zurück, um bis zum 29. d. M. 2,76 m zu erreichen.

Was den Frachtenmarkt anlangt, so blieb wie im Vormonat das Angebot an Kahnraum unverändert groß. Die Erzzufuhren über Rotterdam sind infolge des in Schweden seit 4 Wochen andauernden Bergarbeiterstreiks weiter zurückgegangen. Voraussichtlich wird der Streik noch einige Wochen anhalten, so daß vorläufig nicht mit einer Steigerung der Nachfrage nach Kahnraum zum Zweck der Verfrachtung von Erz über Rotterdam gerechnet wird. Viele Kähne, die zu den niedrigen Frachtsätzen nach den Seehäfen Güter befördert hatten, mußten ohne Ladung nach den Rheinhäfen zurückkehren. Die Schwerindustrie bezieht in letzter Zeit in größerem Umfange französische Erze auf dem Wasserwege über Straßburg, hierdurch kann jedoch der in Rotterdam entstehende Ausfall nicht gedeckt werden. Die Verladung der Kohlensorten, die in erster Linie für Hausbrandzwecke verwendet werden, ließ während der Berichtszeit nach. Anfang Februar wurde für Kohlenverladungen nach Rotterdam an der Schifferbörse in Ruhrort ein Frachtsatz von 0,80 M. je t bei freiem Schleppen und 0,92½ M. einschließlich Schleppen notiert. Diese Frachtsätze blieben im Talgeschäft Rhein-Ruhrhäfen/Rotterdam mit 0,80 M. je t ausschließlich Schleppen bis zum Ende des Monats unverändert, während der Frachtsatz einschließlich Schleppen am 16. 2. auf 0,95 M. und am 23. 2. auf 1,— M. anziehen konnte. Für Schiffe ab Rhein—Herne-Kanalhäfen blieb der Frachtsatz je t Ladung ausschließlich Schleppen von 1,— M. unverändert vom 1.—29. d. M. Der Frachtsatz einschließlich Schleppen eröffnete mit 1,12½ M. am 1. 2., stieg am 16. 2. auf 1,15 M. und am 23. 2. auf 1,20 M. Die Frachtsätze Rhein-Ruhrhäfen nach Antwerpen/Gent eröffneten mit 1,70 M. einschließlich Schleppen am 1. 2. und gingen am 8. 2. auf 1,60 M. zurück. Sie stiegen am 11. 2. auf 1,80 M., um ab 13. 2. wieder auf 1,60 M. zurückzugehen und auf diesen Stand bis zum Monatsschluß zu verharren. Der Zuschlag ab Rhein—Herne-Kanalhäfen betrug während der Berichtszeit, den 11. 2. ausgenommen, stets 20 Pf.

Für den Verkehr Rhein-Ruhrhäfen—Mannheim kamen nur vereinzelt Notierungen zustande, am 14., 15. und 16. 2. 0,80 M. bei ganzer Lade- und Löschzeit, ab Rhein—Herne-Kanalhäfen wurden 20 Pf. mehr bezahlt. Tagesmieten wurden während der Berichtszeit nicht notiert.

Das Schleppgeschäft verlief sehr unbefriedigend. Mehrere Tage mußten die schweren Dampfer auf der Ruhrorter Reede warten, bis sie einen Schleppzug fertig zusammenstellen konnten. Auch wurde das Schleppgeschäft in der letzten Monatshälfte durch das plötzlich einsetzende Hochwasser beeinträchtigt. Die Schlepplöhne wiesen während des Februar denselben unzureichenden Stand wie am Ende des Vormonats auf, sie betrugen stets 1,— M. bis 1,10 M. je t Basis Ruhrort-Mannheim.

Die Getreideankünfte in den Duisburg-Ruhrorter Häfen blieben sehr unbefriedigend, es gelangten nur sehr geringe Mengen zur Verfrachtung, ein großer Teil von vorgekauften Partien wurde in das Ausland zurückverkauft. Die Elevatoren wurden während der Berichtszeit nur vorübergehend in Anspruch genommen. In der sehr mäßigen Beschäftigung der übrigen Umschlagsanlagen ist während des Berichtsmonats eine weitere Verschlechterung eingetreten. Das Umschlagsgeschäft hat gegenüber dem Vormonat eine weitere Abschwächung von etwa 25% erfahren. Mehrere Krananlagen lagen während der Berichtszeit völlig still, nur wenige Krane wurden, wenn nicht voll, so jedoch der allgemeinen Lage nach, zufriedenstellend beschäftigt.

Mitgeteilt von der Niederrheinischen Handelskammer Duisburg-Wesel zu Duisburg-Ruhrort.

Neckar Infolge des in der ersten Hälfte des Monats eingetretenen Regenwetters war der Wasserstand ein sehr guter, die Schiffahrt selbst mußte wegen Hochwassers 5 Tage lang unterbrochen werden. Durch diese Verkehrsstockung mußten viele Kähne mit Gütern und Kohlen in Mannheim liegen bleiben, was dann gegen Ende des Monats einen regen Bergverkehr hervorrief. Der an wenigen Tagen eintretende Frost war ohne Bedeutung für die Schiffahrt. / Von Mannheim fuhren 21 Schleppzüge mit 78 Kähnen bergwärts, wovon 31 mit Kohlen und Koks und 17 mit Gütern nach Heilbronn sowie 5 mit Kies nach Heidelberg beladen waren. Wegen der Einstellung der Schiffahrt durch Hochwasser wurde der Schiffsraum in den Salzbergwerken knapp; es gingen daher 21 leere Kähne zum Salzladen nach Jagstfeld und 4 leere Kähne zum Steineladen nach Zwischenstationen. / Zu Tal fuhren 76 Schiffe mit Salz, 4 mit Backsteinen und Gips und 1 mit Gütern. / An der Staustufe Heidelberg ist mit den Betonierungsarbeiten für die neue Doppelschleuse begonnen und an den Schleusenzufahrten weiter gearbeitet worden. An den Staustufen Horkheim und Obereßlingen sind, soweit es die ungünstigen Wasserstands- und Witterungsverhältnisse der letzten Monate erlaubten, die Bauarbeiten für Wehr, Kanal und Krafthaus weiter fortgeschritten. An den Staustufen Cannstatt und Münster sind die Baustellen samt Anschlußgleisen in der Hauptsache eingerichtet. Für die Ausführung der umfangreichen Erdarbeiten und der Gründung der Bauwerke sind seit mehreren Wochen 7 Bagger im Betrieb.

Mitgeteilt von der Neckar-A.-G., Stuttgart.

Westdeutsche Kanäle Der Verkehr auf den westdeutschen Kanälen im Monat Februar litt unter dem anhaltenden Streik der Schiffsmannschaften. Betroffen ist besonders die Emden-Fahrt, die nur zum Teil aufrecht erhalten werden konnte. Der Stückgutverkehr Ruhrgebiet—Emden und zurück wurde jedoch reibungslos durchgeführt. Der Verkehr mit Hannover ist unter den gegebenen Verhältnissen als lebhaft zu bezeichnen. Die Zunahme gegenüber dem Vormonat betrug rd. 55 000 t. Besonders rege war der Verkehr im Hafen Misburg, da die Strecke des Ems—Weser-Kanals von km 151 (Seelze) bis km 172 (Misburg) ab 27. Februar bis Mitte März 1928, unter Umständen länger, wegen Ueberholung der Kanalüberführungen im Leinetal für den Durchgangsverkehr gesperrt worden ist. Im Dortmunder Hafen wurde in der Hauptsache Erz von Rotterdam umgeschlagen. Die Kohlenverladungen waren gering, dagegen hielten sich die Eisentransporte nach Rotterdam etwa auf normaler Höhe. Der Verkehr ab Rhein—Herne-Kanalhäfen nach Westen war normal; der West—Ost-Verkehr dagegen gering. Der Schleusen- und Schleppbetrieb arbeitete reibungslos; Bemängelungen sind nicht bekannt geworden. / Im Einzelnen gestaltete sich der Verkehr wie folgt:

Hafen Dortmund: Angekommen sind 418 beladene und 54 leere Schiffe mit insgesamt 197 722 t Ladung; davon 172 334 t Erz. Abgegangen sind 147 beladene und 373 leere Schiffe mit 45 397 t Ladung; davon 17 544 t Kohlen. Der Güterumschlag im Monat Februar belief sich auf 243 119 t gegen 292 044 t im Februar 1927.

Hafen Hannover: In den hannoverschen Häfen sind im Monat Februar angekommen 215 Kähne mit 88 000 t Ladung; davon 71 007 t Ruhrkohlen. Abgegangen sind 209 Kähne mit 47 771 t Ladung; davon 16 774 t Erz, 6 100 t Salz, 1 291 t Weißzucker, 11 439 t Kali nach Westen, 1 006 t Kali nach der Weser.

Hafen Wanne: Im Wanner Westhafen sind im Monat Februar eingegangen 265 beladene und 3 leere Schiffe. Ausgegangen sind 271 beladene und 2 leere Schiffe. Der Güterumschlag an Brennstoff belief sich auf 166 188,5 t. An sonstigen Gütern 1 171,6 t. / Im Wanner Osthafen sind 55 beladene und 9 leere Schiffe eingegangen. Ausgegangen sind 9 beladene und 55 leere Schiffe. Güterumschlag: Brennstoffe 1 280,— t, sonstige Güter 13 796,7 t.

Elbe I. Unterelbe: In Anbetracht der milden Witterung, welche auch den ganzen Monat über anhielt, erklärten die Schiffahrtsgesellschaften den regelmäßigen Schiffahrtsbetrieb am 10. Februar als eröffnet. Das Güterangebot hielt sich bis gegen Mitte des Berichtsmonats in bescheidenen Grenzen und setzte dann lebhafter ein, sodaß der anfangs gedrückte Frachtenmarkt später eine feste Haltung annahm, wozu auch der Mangel an Leerraum mit beitrug. Die im letzten Monatsdrittel einsetzende Hochwasserwelle bereitete der Schiffahrt keine Schwierigkeiten. Zur Verladung kamen in der Hauptsache: Schwefelkies, Kopra, Getreide, Futtermittel.

II. Mittelelbe: Der Magdeburger Pegel zeigte am 1. Februar +1,35 m, am 9. 2. +1,13 m, am 15. 2. +2,04 m Wasser an, am 23. 2. zeigte der Pegel mit 3,62 m den höchsten Wasserstand an. Bis 28. 2. war der Elbespiegel wieder auf +2,34 m gefallen. Talgeschäft: Die Güterverladungen nach Hamburg waren schwach. Außer Steinsalz, Kali und synthetischen Stickstoff kamen noch einige Ladungen Zucker und Getreide zum Versand. Da auch Kahnraum reichlich angeboten wurde, war die Frachtenlage während des ganzen Berichtsmonats gedrückt. / Berggeschäft: Das Stückgutgeschäft war in Verbindung mit größeren Teilposten von Getreide, Mehl und Zucker lebhaft. Auch die Andienungen von Salz für Böhmen waren reichlich.

III. Oberelbe: a) Sächsische Elbstrecke. Die Bergankünfte nach den sächsischen Stationen Riesa und Dresden waren im Stückgutgeschäft rege und besonders die Ankünfte an Getreide waren stark. Im Verkehr zu Tal war das Stückgut- und auch Massengut-Geschäft mäßig. b) Tschechische Elbestrecke. Hier war der Schiffahrtsbetrieb voll im Gange gewesen. Die Ankünfte bergwärts waren ganz besonders stark, sodaß alle Umschlagsplätze voll belegt und stets einige Kähne immer auf Landlage warten mußten. Am stärksten war der Andrang in Laube, wo vorübergehend bis 80 Fahrzeuge mit Bergladung warten mußten. Leider konnten die teilweisen Entlöschungen an diesem Platze erst am 4. d. M. aufgenommen werden, sodaß eben der Andrang gewaltig gestiegen ist, wogegen der Export noch vollständig ruht. Die Plätze Außig und Schönpriesen hatten gegen Ende des Monats ihre Rückstände aufgearbeitet, ohne daß besondere außertourliche Spesen entstanden wären, während in Laube und Tetschen mit Ueberstunden gearbeitet werden mußte und trotzdem die Kähne stark ins Ueberliegen gekommen sind, hauptsächlich infolge der unzulänglichen Anlagen und Umschlagsvorrichtungen. Leider wurden die Verladungen durch Hochwasser in der Zeit vom 18. bis 21. wiederum unterbrochen, wodurch nochmals eine ziemliche Stockung eingetreten ist. / Leider waren die Verladungen im Export noch recht spärlich, sodaß sich der leer gewordene Kahnraum ziemlich stark ansammelte. Zu erwähnen sind in der Ausfuhr Zucker, Holz, Eisen und Eisenwaren, Glas und Glasflaschen, Tonplatten und Ton, sowie andere Stückgüter. / Zur Einfuhr gelangten Steinsalz, Getreide, Oelfrüchte, Alteisen, Salpeter, Mehl, Reis und diverse Stückgüter. Die Kohlenverladungen waren bis zum Ausbruch des Kohlenarbeiterstreikes etwas besser, da sich die Verbraucher Vorräte schaffen wollten. Die Bergarbeiter haben am 13. mit dem Streike begonnen, der am Ende des Monates noch nicht beendet ist. / Der Wasserstand war den ganzen Monat hindurch günstig und erreichte während des Hochwassers einen Höchststand von plus 375 cm.

Mitgeteilt von der Arbeitsgemeinschaft der Elbeschiffahrt e. V., Magdeburg.

Elbefrachten. Für komplette Kahnladungen erstklassiges Schwergut stellten sich die Elbefrachten für 100 kg exkl. Bugsierlöhne wie folgt:

	2.1.28	10 2 28	1.3.28	
Magdeburg	60	23	32	Pf.
Schönebeck	61	24	33	„
Barby	62	25	35	„
Aken	64	27	36	„
Walwitzhafen	65	28	37	„
Klein-Wittenberg	72	33	42	„
Torgau	80	38	50	„
Riesa	85	43	55	„
Dresden	88	46	58	„
Laube-Tetschen	8½	4½	5,75	Kc.
Außig	9	5	6,25	„
Berlin, Kohlen ca.	75	30	36	Pf.
Berlin, Getreide ca.	80	36	41/42	„
Bresl., schw. Futtermittel	—	57	63	„
Breslau, Schwergetreide	—	62	68/70	„
Halle a. S., transito	80	60	65	„

Mitgeteilt vom Spediteurverein Herrmann & Theilnehmer, Hamburg.

Donau Auf der oberen und mittleren Donau weist der Schiffsverkehr im Februar eine zunehmende Belebung auf. Die durch den Winterstand aufgehaltenen Transporte wurden weitergeführt, daneben wurden bereits Gelegenheitsfahrten im Tal- und Bergverkehr je nach dem Anfall von Gütern abgewickelt. / Auf der unteren Donau war bis Mitte des Monats durch die anhaltende Kälte nur ein geringer Verkehr möglich. Da die Katarakten wegen Eisgefahr bis Mitte des Monats gesperrt waren, war die Verbindung zwischen mittlerer und unterer Donau unterbrochen. Erst in der zweiten Februarhälfte konnte sich ein durchgehender Verkehr auf der ganzen Stromstrecke bis Giurgiu entwickeln. Zwischen Giurgiu und Galatz konnte der Verkehr bis Ende des Monats nicht aufgenommen werden, da diese Strecke durch eine starke Eisbarre oberhalb Braila gesperrt war. / In der Talrichtung kamen ab bayerischen Stationen hauptsächlich Industrieerzeugnisse und Phosphat, ab österreichischen Stationen Stückgüter und Koks

sowie Eisen und ab tschechischen Stationen hauptsächlich Kohle zur Verfrachtung. / Im Bergverkehr wurden ab Rumänien Oelprodukte und Getreide, ab Bulgarien Getreide, Tabak und Wein, aus Jugoslavien kleinere Partien Getreide, Hanf, Pflaumen und Mehl und aus Ungarn Getreide und Mehl verschifft. / Der Wasserstand wies im Februar erhebliche Schwankungen auf. Dem Niederwasser zu Beginn des Monats folgte plötzlich Mitte des Monats starkes Hochwasser, das allerdings nur kurze Zeit anhielt. Zu Ende des Monats war der Wasserstand wieder normal.

Mitgeteilt vom Bayerischen Lloyd-Schiffahrts-A.-G., Regensburg.

Weichsel Der Verkehr auf der Weichsel wurde im Februar bereits wieder aufgenommen, obgleich noch viel Eis unterwegs war. Am 22. Februar passierten die ersten Frachtkähne die Einlager Schleuse, und zwar handelte es sich um 12 beladene Zuckerkähne, die im Schlepp von drei Dampfern des Lloyd Bydgoski von Bromberg kamen. Die Schiffe hatten die Fahrt angetreten, obgleich infolge des Eistreibens noch erhebliche Gefahr bestand. Es sind denn auch nur wenige Fahrzeuge in den nächsten Tagen ihrem Beispiel gefolgt. Nach Thorn gelangten Ende Februar einige Fahrzeuge, die ebenfalls noch durch Eis gefahren waren. In den letzten Februar-Tagen war der Strom noch verhältnismäßig eisfrei, doch gab es zwischenhin immer starkes Eistreiben. Auch in den ersten Tagen des März war der Strom in halber Breite von Eisschollen bedeckt. Infolge des milden Winters ist aber der Eisgang sehr friedlich verlaufen, zumal die Eisbrechdampfer ihre Tätigkeit ordnungsmäßig durchführen konnten. Die Eisbrecher des Danziger Hafenausschusses haben am 18. Januar mit dem Eisaufbruch bei Rotebude begonnen und sind mit wenigen Unterbrechungen, da sich hauptsächlich schwere Arbeit an flachen Stellen ergab, bis Brahemünde gelangt. Dort mußten sie einige Tage wegen des niedrigen Wasserstandes warten, um dann mit wachsendem Wasser bis oberhalb Thorn vorzudringen. Die Eisbrecher haben ihre Tätigkeit weiter ausgedehnt als jemals früher. Bei Thorn bestand Anfang Februar eine starke Eisversetzung, die man sprengen wollte. Diese konnte dann aber ohne große Schwierigkeiten von den Eisbrechern beseitigt werden. Am 16. Februar waren sämtliche Eisbrecher wieder im Einlager Hafen. Ein kleiner polnischer Eisbrecher war Anfang Februar in der Nähe von Thorn infolge eines Lecks gesunken. Seine Hebung mußte man bis nach Beendigung des Eisganges hinausschieben. Während der Eisgang im Unterlauf hauptsächlich dank der Tätigkeit der Eisbrecher glatt verlief, waren die Verhältnisse in Polen wesentlich ungünstiger. Dort sind daher auch wieder Ueberschwemmungen mit erheblichem Schaden eingetreten. / Der Wasserstand war in der ersten Hälfte des Februar im Unterlauf außerordentlich niedrig. Nachher kam eine Hochwasserwelle mit einem Höchststand von 4,48 m bei Thorn am 17. Februar, worauf das Wasser langsam fiel. / In Dirschau war Anfang März der Seeverkehr noch nicht wieder aufgenommen. Die Arbeiten zum Ausbau des Hafens haben im Winter vollständig geruht.

Dr. Steinert, Danzig.

Ostpreußische Binnenschiffahrt Im Monat Februar war die ostpreußische Binnenschiffahrt wegen Eis geschlossen. Im Laufe des Monats setzte Eisgang auf den Strömen und Haffen ein, jedoch war die Aufnahme der Binnenschiffahrt noch nicht möglich. Zwei Schleppern gelang es nach Ueberwindung größerer Schwierigkeiten einmalig die Fahrt von Pillau nach Elbing durchzuführen. Mit der Aufnahme der ostpreußischen Binnenschiffahrt wird im Monat März gerechnet.

Mitgeteilt von der Robert Meyhoefer G. m. b. H., Königsberg i. Pr.

FIRMENNACHRICHTEN

Friedrich Asteroth, Spedition und Schiffahrt Ges. m. b. H., Frankfurt a. M. Das unter dieser Firma geführte Handelsgeschäft ist an Wilhelm Simonis veräußert worden. Es wird von diesem unter der geänderten Firma Friedrich Asteroth Spedition und Schiffahrt als Einzelkaufmann fortgeführt.

Carl Presser & Co. G. m. b. H., Schiffahrtsgesellschaft und Reederei, Frankfurt a. M. Die Prokura des Jakob Roeschel ist erloschen.

Heilbronner Schiffahrts-Kommissariat Emil Hoffmann, Mannheim. Das Geschäft ist auf Erich Hoffmann übergegangen, der es unter der Firma Heilbronner Schiffahrts-Commissariat Erich Hoffmann weiterführt.

Neckarschiffahrt A.-G., Heilbronn. Schiffahrtskommissär Emil Hoffmann ist nicht mehr Vorstand. Neuer Vorstand ist Schiffahrtskommissär Erich Hoffmann.

Tilsiter Dampfer-Verein A.-G., Tilsit. Die Prokura Johannes Zimmermann ist erloschen.

Hamburg—Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Hamburg. Die Gesellschaft erzielte im Geschäftsjahr 1927 einen Reingewinn von 2 539 789 (i. V. 2 116 664) RM., aus dem wiederum eine Dividende von 8% verteilt werden soll. Auf neue Rechnung werden 2 210 (4 998) RM. vorgetragen. Vom Vorstand wurde in der G.-V. ausgeführt, daß man im Interesse der Aktionäre die Abschreibungen diesmal ziffernmäßig ausgewiesen habe, obwohl dies nicht im Interesse der Gesellschaft läge. Ihre Höhe richte sich nach den gesetzlichen Vorschriften und betrage für Frachtschiffe 5% und für hochwertige Passagierdampfer 7½%. Ueber diese Sätze könne man nicht hinausgehen, da sonst die Kapitalertragssteuer viel zu hoch sein würde. Die Verwaltung steht auf dem Standpunkt, daß es richtiger wäre, mehr abzuschreiben, weil sich die Dampfer doch nicht so lange Zeit auf der Höhe halten ließen. Ueber die Aussichten wurde mitgeteilt, daß im Augenblick auf der ganzen Welt sehr viel überflüssige Tonnage vorhanden sei, und zwar besonders auf der Südamerikafahrt. Im Augenblick zeige sich eine geringe Besserung, da der La Plata-Markt zu besseren Erwartungen berechtige, weil sehr große Erntevorräte in Argentinien zu verladen seien. Im Passagiergeschäft sei man auf dem richtigen Wege gewesen, als man nicht nur die Einheitsdampfer in den Dienst stellte, sondern sich auch zu dem Bau der Cap Arcona entschlossen, um der Konkurrenz zu begegnen. Auf der Südamerikafahrt sei die italienische Konkurrenz bereits erheblich zurückgedrängt worden. Man könne erwarten, daß sich das in den Schiffen investierte Kapital angemessen verzinsen werde.

Stettiner Dampfercompagnie A.-G. Der am 17. 3. 28 stattfindenden G.-V. wird ein Antrag auf Erhöhung des Grundkapitals um 975 000 RM. auf 4 Mill. RM. unterbreitet. Ursprünglich war eine Erhöhung um 775 000 RM. auf 4 Mill. RM. geplant.

Woermann-Linie A.-G. und Deutsche Ostafrika-Linie, Hamburg. Die G.-V. der Woermann-Linie, A.-G. in Hamburg, und der Deutschen Ost-Afrika-Linie in Hamburg genehmigten die dividendenlosen Abschlüsse für 1927. Die bei beiden Gesellschaften beantragten Satzungsänderungen, denen gemäß über die Aufnahme von Vorrechtsanleihen in Zukunft der Aufsichtsrat beschließt, wurden gleichfalls einstimmig genehmigt. Diese Aenderung sei, wie Geheimrat Cuno ausführte, im Hinblick auf die im letzten Jahre nötig gewordene Erhöhung des 1925 aufgenommenen englischen Darlehns zweckmäßig, um dem Aufsichtsrat und dem Vorstande größere Bewegungsfreiheit zu geben. (Vgl. auch Z. f. B. 4/1928, 130.)

Deutsche Schiffbau-A.-G., Berlin. Das Grundkapital ist auf RM. 150 000 herabgesetzt.

Deutsche Schiffs- und Maschinenbau A.-G., Bremen. Die Direktoren Ernst Linder, Karl Trappen und Dr. Ing. Martin Weitbrecht, sämtlich in Stettin, sind zu Vorstandsmitgliedern bestellt. An Heinrich Wilhelm Wolters, Max Hildebrandt, Fritz Frogin und Arno Herrmann, sämtlich in Stettin, ist Prokura erteilt. Jeder der Prokuristen ist nur berechtigt, die Gesellschaft in Gemeinschaft mit einem anderen Prokuristen oder einem Vorstandsmitglied zu vertreten.

Die Deschimag-Transaktion. In der am 24. 1. 28 in Hamburg stattgefundenen Aufsichtsratssitzung der Deutschen Schiffs- und Maschinenbau A.-G., Bremen wurde beschlossen, dreiviertel des Aktienkapitals der Nüscke-Werft in Stettin, der Neptun-Werft in Rostock und der Seebeck-Werft in Geestemünde zu erwerben. Die drei Werften bleiben vorläufig offen, um die vorhandenen Aufträge zu erledigen. Ob sie späterhin mit Aufträgen belegt werden können, wird von den Verhältnissen abhängen. Die finanzielle Lage der Deschimag ist so, das eine Erhöhung des Aktienkapitals sich erübrigt. Die Deschimag hat nach der Angliederung der Tecklenborg-Werft aus ihrer letzten Kapitalerhöhung noch einen Betrag zurückgehalten, der zur Uebernahme der drei kleineren Werftbetriebe ausreicht.

GESCHÄFTLICHE MITTEILUNGEN

Elbe—Oder-Kanal-Verein, Görlitz. Am 18. 2. 28 fand in Bautzen eine Beirats- und Mitgliederversammlung des Vereins statt. Aus dem Jahresbericht ist erwähnenswert, daß dem Verein angehören: 47 Kommunen und Kommunalverbände, 12 Handels- und Handwerkskammern, 6 Vereine und 33 Einzelmitglieder. Das verflossene Geschäftsjahr war für den Verein besonders erfreulich, denn es ist erreicht, daß sich die Reichsbehörden des von ihm vertretenen Kanalgedankens angenommen und Vorarbeiten wirtschaftlicher und technischer Art eingeleitet haben. Die Versammlung erkannte den Fortschritt dankbar an und bewilligte einstimmig die vom Reichsverkehrsminister zu diesen Vorarbeiten geforderten, nicht unerheblichen Zuschüsse. Die Vereinstätigkeit war 1927 besonders rege. Im Sommer 1927 ist auf Vereinskosten von Landesbaurat Janetzke und Oberregierungs- und Baurat Preiß in Breslau ein Gutachten verfaßt worden, das die Möglichkeit der Kanalspeisung aus dem Ueberschußwasser des Bobers einwandfrei nachweist. Der Aufspeicherung dieser Wassermenge soll eine neu geplante Talsperre im Bobergebiet oberhalb von Löwenberg dienen, für die der Landeshauptmann von Niederschlesien die Planung übernommen hat. Der Verein leistet hierzu eine namhafte Beihilfe. Auch zur Prüfung der Wirtschaftlichkeit des geplanten Kanals hatte der Verein bereits Schritte eingeleitet, die nun nach der Uebernahme der Arbeit seitens der Reichsbehörden fortzusetzen sich erübrigen, aber sehr nützliche Vorarbeiten bedeuten. Der Vorsitzende des Vereins wies wiederholt darauf hin, daß die Vorarbeiten satzungsgemäß sowohl dem Schulzschen als auch dem Freystedtschen Projekt Rechnung tragen und völlig objektiv beide Projekte geprüft und den weiteren Beschlüssen zugrunde gelegt werden. Durch Information der Presse, Eingaben an den Reichsverkehrsausschuß usw. sind die Interessen des Vereins in ausgiebigster Weise gewahrt und vertreten worden. Der Mitgliedsbeitrag für 1928 muß eine kleine Erhöhung erfahren, die aber angesichts der Erfolge im letzten Jahre einstimmig bewilligt wurde.

Deutscher Wasserwirtschafts- und Wasserkraftverband e. V., Berlin. Auf dem am 1. 3. 1928 im Ingenieurhaus zu Berlin stattgefundenen Vortragsabend des Verbandes referierte Professor Dr. W. Koehne, Berlin, über „Die Grundwasserkunde und ihre Beziehung zur Wirtschaft". Der Vortragende streifte zunächst die Grundbegriffe der Grundwasserkunde, das Eindringen des Wassers in den Boden, seine Rolle im Wasserhaushalt des Festlandes und ging dann auf die Beziehung zur Wirtschaft über. Von allen Bodenschätzen ist das Wasser der wichtigste infolge der ungeheuren Menge, in der es zur Verfügung steht, und seiner Bedeutung für alle Zweige des Wirtschaftslebens. Das Wasser im Erdreich ist zunächst unentbehrlich für das Gedeihen der Kulturpflanzen, die zum Teil unabhängig vom Grundwasser sich aus dem im Boden befindlichen Haft- und Sickerwasser versorgen, in recht ausgedehnten Flächen aber ihr Gedeihen der vom Grundwasser gesicherten Feuchtigkeit verdanken. Ferner muß ein großer Teil des Trinkwassers aus dem Grundwasser entnommen werden. Das Wasser im Erdreich ist also erforderlich, um die unmittelbarsten Lebensbedürfnisse des Menschen zu befriedigen. Auch die Industrie entnimmt einen großen Teil ihres Wasserbedarfs aus dem Grundwasser. Für die Speisung der Flüsse und Kanäle ist das Grundwasser von größter Bedeutung besonders in Trockenzeiten, wenn die oberirdischen Zuflüsse ausbleiben; so wird es mittelbar sehr wertvoll für Schiffahrt und Wasserkraftnutzung.

Das Grundwasser ist aber für die Wirtschaft nicht nur nützlich, sondern in vielen Fällen auch schädlich, so wenn sein Spiegel im Kulturlande zu hoch steht und wenn es Baugruben und Bergwerke gefährdet und mit großen Kosten zutage gefördert werden muß.

Bei der Wassergewinnung an Quellen und Brunnen handelt es sich zunächst um eine geologische Aufgabe, die Aufsuchung von nach ihren physikalischen und chemischen Beschaffenheiten geeigneten Gesteinsschichten. Man muß bei Brunnenanlagen unterscheiden zwischen der zeitweiligen Ergiebigkeit und der dauernden. Die zeitweilige Ergiebigkeit hängt von der Beschaffenheit des Gesteins ab, in dem die Filter stehen, die dauernde aber von der Größe des Zuflußgebietes und der Wassermenge, die alljährlich bis zum Grundwasserspiegel hinabsickert. In Baugruben und Bergwerken ist die Entfernung störenden Grundwassers durch die auf wissenschaftlicher Grundlage aufgebauten Verfahren der Grundwasserabsenkung sehr erleichtert worden.

Häufig geraten die verschiedenen wirtschaftlichen Interessen am Grundwasser in heftige Gegensätze zueinander. Um diese ausgleichen zu können, bedarf man einer genauen Beobachtung des Grundwasserspiegels unter dem Einfluß der künstlichen Veränderungen. Bei Auswahl des Platzes für Errichtung eines Wasserwerkes muß man berücksichtigen, welche Schäden für die Landeskultur durch Grundwasserabsenkung entstehen, und man muß Stellen, die sich in dieser Beziehung besonders ungünstig verhalten, vermeiden. Unter den Bergwerken sind es besonders die großen Tagebaue auf Braunkohle, die große Wassermassen herauspumpen müssen und dadurch in beträchtlichem Umfange die Wasserversorgung der Ortschaften gefährden können. Schädigungen der Landeskultur durch Grundwasserabsenkung sind besonders bei Wiesen beobachtet worden. Es ist zu hoffen, daß die Vervollkommnung der Beregnungstechnik dazu führen wird, daß man eine Verminderung der landwirtschaftlichen Erzeugung bei der Grundwasserabsenkung mehr und mehr hintanhält.

Deutscher Beton-Verein e. V., Obercassel. Die 31. Hauptversammlung des Verbandes findet vom 27.—29. März 1928 in München statt. Am 27. und 28. 3. sind an Vorträgen u. a. vorgesehen: „Der Bau der dritten Neckarbrücke in Heidelberg" (Oberbaurat Schwaab, Heidelberg), „Einige neue Ausführungen größerer Eisenbetonbrücken" (Dr. Ing. W. Nakonz, Berlin), „Bau der Umschlagsanlage für das Deutsche Kalisyndikat im erweiterten Seehafen von Harburg-Wilhelmsburg" (Dr. Ing. Petzel, Harburg), „Das Ergebnis des engeren Wettbewerbes für eine Straßenbrücke über die Mosel in Koblenz" (Professor H. Spangenberg, München), „Der Bau der neuen Straßenbrücke über den Großschiffahrtsweg Berlin—Stettin bei Schwedt" (Regierungs- und Baurat Kaumanns, Potsdam). Der 29. März ist für eine Besichtigung von Bauwerken an der Mittleren Isar vorgesehen.

BUCHBESPRECHUNGEN

Westdeutscher Schiffahrts- und Hafen-Kalender 1928. Herausgegeben von Dr. Walter Schmitz, Duisburg. 4. Auflage. „Rhein“-Verlags-Ges. m. b. H., Duisburg.

Die 4. Auflage des Westdeutschen Schiffahrts- und Hafenkalenders weist gegen die ersten drei Auflagen verschiedene Verbesserungen auf. So ist auf Wunsch aus Schifferkreisen von dem ersten Hauptteil ein Tageskalender eingefügt worden, auf dem ausreichend Platz zu Notizen über Frachtnotierungen, Termine usw. vorhanden ist. Der Inhalt ist, wie bei den früheren Auflagen, durchgesehen und nach dem neuesten Stande berichtigt und ergänzt worden; insbesondere ist hier auf die Tarife für die Schiffahrtsabgaben auf den westdeutschen Kanälen hinzuweisen, die starke Aenderungen erfahren haben. Neu sind: Das internationale Uebereinkommen über die Eichung der Rheinschiffe, das am 1. Oktober v. Js. in Kraft getreten ist, ferner die Arbeits- und Lohntarife in der Rheinschiffahrt und der Rhein- und Mainsteuerleutetarif, sowie die Seewasserstraßenordnung vom 31. März v. Js., die an Stelle der bisherigen Schiffahrtspolizeiordnung für die Ems von Halte abwärts bis in die See getreten ist. Auch die neuen Arbeits- und Lohnbedingungen für die Weserschiffahrt haben Berücksichtigung gefunden.

Schiffbau-Kalender 1928. Hilfsbuch der Schiffbau-Industrie. Berlin. Zeitschrift „Schiffbau“ Deutsche Verlagswerke Strauß, Vetter & Co., 750 Seiten mit mehreren hundert Abbildungen. Preis Mk. 6.—.

Der Schiffbau-Kalender 1928 baut sich in vielen Punkten auf der Grundlage der früheren Ausgaben auf: So sind die bewährten Schiffsangaben sowie die von Dipl. Ing. Weinig zusammengestellten Schiffswiderstand-Koeffizienten der vorigen Ausgabe 1925 entnommen. Der Kalender gibt im übrigen Aufschluß über eine große Anzahl von Fragen aus den verschiedensten Gebieten des Schiffsbaues und unterrichtet in knapper Form sowohl über Entwicklung wie neueste Ergebnisse von Schiffbau und Schiffsmaschinenbau.

Taschen-Kalender für die Rheinschiffahrt 1928. Schiffahrts-Kalender für den Rhein, Main, Neckar und Rhein—Herne-Kanal. Begründet von Geh. Baurat Schmitt, fortgeführt von Regierungsbaurat Pabst, Worms, unter Mitwirkung von Oberingenieur Zilcher, Duisburg-Ruhrort. Verlag von J. Diemer, Mainz. Preis in Leinen geb. RM. 3,50.

Mit seinem sorgfältig auf Grund jahrzehntelanger Erfahrungen zusammengestellten und bewährten Inhalte wird sich auch die neue Ausgabe des Taschenkalenders für die Rheinschiffahrt wieder als wertvolles Nachschlagebuch über alle Rheinschiffahrtsfragen bestens bewähren.

Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft. 29. Band. Berlin. Verlag von Julius Springer, 1928.

In der buch- und drucktechnisch bekannten erstklassigen Aufmachung bringt der vorliegende Jahrgang neben den geschäftlichen Mitteilungen die wörtliche Niederschrift der Vorträge am 18. 11. 27 in Berlin stattgefundenen 28. o. H. V. sowie weitere wertvolle Beiträge.

Wassergesetz vom 7. April 1913. Mit Einleitung, Erläuterungen und Sachregister. Bearbeitet von Georg Wulff und Dr. Ferdinand Herold. Zweite, umgearbeitete Auflage von Georg Wulff, Rechtsanwalt und Notar in Dortmund. 1928. XVI, 665 Seiten. Taschenformat. Verlag von Walter de Gruyter & Co., Berlin und Leipzig. Guttentagsche Sammlung Preußischer Gesetze Nr. 52. Geb. 12.— M.

Diese zweite Auflage des Preußischen Wassergesetzes soll noch mehr als die erste mit ihren Anmerkungen und dem ausführlichen Sachregister als Wegweiser durch die teils schwierigen und verwickelten Fragen dieser Materie dienen und den Juristen über die einschlägige Rechtsprechung und das Schrifttum in ihrem neuesten Stande unterrichten. Mit seiner Reichweite, Gründlichkeit und treffsicheren Kürze bildet dieser Kommentar ein Meisterstück.

Die Organisation des Ruhrbergbaues unter Berücksichtigung der Beziehungen zur Eisenindustrie. Von Diplomkaufmann Dr. Ernst Ledermann, Volkswirt R. D. V. Berlin und Leipzig 1927. Walter de Gruyter & Co., 322 Seiten. Preis geheftet RM. 12,—.

Ledermann hat sich zum Ziele gesetzt, die mannigfachen Organisationsfragen, die Kriegs- und Nachkriegszeit der Montanindustrie bereitet haben, zusammen zu fassen und aus ihnen heraus die Tendenz der Entwicklung zu erkennen. Die enge Verflechtung zwischen Kohle und Eisen, ein Charakteristikum der deutschen Montanindustrie, machte es erforderlich, von dem ursprünglichen Plane einer Darstellung der Verhältnisse des Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikats überzugreifen auf das Gesamtproblem der Organisation der Montanindustrie. / Ausgehend von den Hauptursachen der Organisationswandlung der Ruhr-Montanindustrie behandelt der Verfasser im ersten Abschnitt die Grundlagen der Organisation des Ruhrbergbaues im allgemeinen. Der zweite Abschnitt ist den Organisationsaufgaben des Kohlensyndikats gewidmet. Im letzten Abschnitt findet die Rationalisierungspolitik der Unternehmen eingehende Würdigung. Ein reicher statistischer Anhang ergänzt die wertvolle Arbeit, die bei der großen Bedeutung der Montanindustrie für das Verkehrswesen dem Verkehrsfachmann interessante Aufschlüsse bietet.

Die Ausführungsvorschriften zum Gesetz über Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung gemeinsam mit Regierungsrat Dr. Fritz Berndt, Direktor Margarete Ehlert, Ministerialrat Dr. Bernhard Lehfeldt, Präsident Dr. Friedrich Syrup erläutert von Geh. Reg.-Rat Dr. Oscar Weigert, Ministerialdirigent im Reichsarbeitsministerium. (Bücherei des Arbeitsrechts, Neue Folge, Band 6a) 506 Seiten Oktav in dauerhaftem Ganzleinenband RM. 12,— 1928. Verlag von Reimar Hobbing, Berlin SW 61.

Zu dem bekannten, bereits im 10. Tausend vorliegenden Kommentar zum Gesetz über Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung liegt nunmehr der allseitig dringend erwartete Ergänzungsband vor, der die umfangreichen Ausführungsvorschriften des Reichs und der Länder zusammenfaßt. Der Umfang des Bandes, der über 500 Seiten beträgt, läßt der Angabe der Verfasser im Vorwort zustimmen, daß es einem dringenden, praktischen Bedürfnis entspricht, diesem umfassenden Gesetzgebungswerk eine eingehende Erläuterung zu widmen. / Die Verfasser, die als zuständige Referenten im Reichsarbeitsministerium, in der Reichsarbeitsverwaltung und der Reichsanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung am Zustandekommen des Gesetzes und der Ausführungsvorschriften entscheidend mitgearbeitet haben, dürften in erster Linie als berufen betrachtet werden, die Absichten und Ziele des Gesetzes maßgebend darzulegen. Als führender Kommentar wird sich daher das Buch sowohl bei Behörden, wie in der Praxis als unentbehrliches Handbuch bewähren.

Internationale technisch-wissenschaftliche Veranstaltungen nach dem Stande vom 1. 2. 1928. Herausgegeben vom Deutschen Verband Technisch-Wissenschaftlicher Vereine E. V., Berlin. Preis brosch. 1,— RM. (Selbstverlag: Berlin NW 7, Ingenieurhaus.)

Die Nachkriegszeit läßt die Forderung nach internationaler Zusammenarbeit auf technischem, wissenschaftlichem und wirtschaftlichem Gebiet vordringlicher erscheinen als vor dem Kriege. Die Entwicklung des Verkehrs hat, zeitlich und räumlich gemessen, den Erdball immer mehr zusammenschrumpfen lassen; in absehbarer Zeit werden alle hemmenden Schranken beseitigt sein, die an sich für den Austausch geistiger Güter nicht bestehen oder wenigstens nicht bestehen sollten. Die vorliegende dankenswerte Uebersicht wird deshalb in weitesten Kreisen lebhaftem Interesse begegnen.

1928 Nr. 7 1. Aprilheft

Zeitschrift für Binnenschiffahrt

Herausgeber: Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt e. V. Berlin NW 40 Herwarthstr. 3a
Fernsprech-Anschluss: Amt Hansa Nr. 2744, Nr. 2745 und Nr. 2755 • Telegramm-Adresse: Binnenfahrt, Berlin
Vorstand: Generaldirektor Dr. h. c. Ott, Köln / Geh. Baurat Prof. Dr. ing. h. c. de Thierry, Berlin / Staatsrat Dr. Ritter v. Graßmann, München / Hauptgeschäftsführer: Syndikus E. Schreiber, Berlin NW 40, Herwarthstr. 3a

60. JAHRGANG DER MITTEILUNGEN DES ZENTRALVEREINS

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt“ erscheint zweimal monatl. u. ist Organ nachstehender Vereinigungen

Brandenburgischer Oder-Verein, Frankfurt a. O. / Bremer Kanal-Verein, Bremen / Deutsch-Oesterreich-Ungarisch-Schweizerischer Verband für Binnenschiffahrt / Elbe-Ostsee-Kanal A.-G. Wismar Hamburger Verein für Flußschiffahrt / Hansa-Kanal-Verein, Bremen / Intern. Vereinigung z. Förderung des Rheines bis zum Bodensee / Kanalverein Berlin-Leipzig / Küstenkanal-Verein Oldenburg Nordschweiz. Verband f. Schiffahrt Rhein-Bodensee / Pommerscher Binnenschiffahrtsverein / Schlesischer Oderverein / Südostpreuß. Kanalverein e. V. / Südwestdeutscher Kanalverein f. Rhein-Donau Neckar / Verband für Kanalisierung der Mosel u. Saar / Verband zur Wahrung der märk. Schiffahrtsinteressen e. V. / Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr e. V. / Werra-Kanalverein zur Verbindung der Weser mit Main und Donau / Weser-Bund e. V.



Schriftleitung:
Berlin NW 40, Herwarthstraße Nr. 3a
Fernruf Hansa Nr. 2744-45-55, Tel.-Adr.: Binnenfahrt



Die in der Z. f. B. zur Veröffentlichung gelangenden Aufsätze gehen in das Eigentum des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V. über. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Herausgeber keine Verantwortung. Beantwortung von Anfragen und Rücksendung von Manuskripten erfolgt nur, wenn Rückporto beigefügt ist. Nachdruck einzelner Artikel ist nur mit Erlaubnis der Schriftleitung und unter Quellenangabe gestattet. **Bezugspreis** monatlich 2 Mark, nach dem Ausland monatlich 3 Mark. Einzelhefte kosten 1,25 M. **Anzeigen.** Die 4 gespalt. Millimeterzeile 20 Pfg. Bei Wiederholungen Rabatt laut Tarif. Etwaiger Erscheinungsausfall infolge höherer Gewalt oder Streiks berechtigt nicht zur Rückforderung des Bezugsgeldes.

Verlag:
Mammut-Verlag G. m. b. H.
Berlin S 14, Wallstr. 56, Fernruf F. 7 Jannowitz Nr. 4570

Der Haushalt des Reichsverkehrsministeriums

4 Millionen für die Kleinschiffahrt.

In den Tagen vom 27. 2.—1. 3. 1928 wurde im Haushaltsausschuß des Reichstags der Etat des Reichsverkehrsministeriums für 1928 zu Ende beraten[1]). Unter den Abänderungsbeschlüssen des Ausschusses, die in der Reichstagsdrucksache 4026 vom 1. 3. 28 dem Reichstag vorgelegt und dort — mit einer einzigen Ausnahme — am 14. 3. 28 angenommen wurden, verdient besondere Erwähnung die Kürzung der Position „Vollendung des Mittellandkanals nach dem Staatsvertrag vom 24. 7. 26 ohne Ausbau des Oder—Spree-Kanals“ von 24,5 auf 20 Millionen RM., der Neuansatz eines ersten Teilbetrages von 800 000 RM. für Vorbereitungsarbeiten für den Ausbau des Dortmund—Ems-Kanals, sowie der Neuansatz eines ersten Teilbetrages von 665 000 RM. als „Beihilfe des Reichs für den Bau der Rheinbrücken bei Ludwigshafen, Speyer und Maxau.“

*

Die zweite Lesung des Haushalts des Reichsverkehrsministeriums wurde in der 395. Sitzung des Reichstages am 7. 3. 28 durch eine programmatische Rede des Reichsverkehrsministers Dr. h. c. Koch eingeleitet, auf die wir in der nächsten Nummer der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt“ im Rahmen eines eingehenden Berichtes über den Verlauf der Verkehrsdebatte im Plenum des Reichstages des näheren zurückkommen werden, und in drei Sitzungen zu Ende geführt. Es sprachen zum Etat des Reichsverkehrsministers die Abgeordneten Schumann (Frankfurt) (SPD), Dr. Ing. Klönne (DNV), Dr. Mittelmann (DV), Giesberts (Z), Dr. Ing. Wieland (DD), Dr. Quaatz (DNV), Geschke (KP), Mollath (WV), Dauer (BV), Dietrich (Franken) (NSDAP), Engberding (DV), Frau Dr. Lüders (DD), Hartmann (DNV), Dr. David (SPD), Groß (Z), Hünlich (SPD), Schmidt (Hannover) (DNV), von Kemnitz (DNV), Krüger, (Merseburg) SPD), Graf zu Eulenburg (DNV) und Frau Schiffgens (SPD).

*

Die Abstimmungen zu dem Haushalt des Reichsverkehrsministeriums wurden am 13. 3. 28 erledigt. Der Haushalt wurde nach den Ausschußbeschlüssen mit der einen Aenderung angenommen, daß auf Antrag aller Parteien von dem Fonds von drei Millionen für die Unterweservertiefung 150 000 Mk. zum Ausgleich der den Unterweserhäfen entstandenen Schäden verwendet werden sollen. Eine große Reihe von kommunistischen Anträgen auf Abänderung verschiedener Etatstitel, darunter auch die Anträge auf Streichung des Ministergehalts sowie der Ausgaben für den Reichswasserschutz, wurde gegen die Stimmen der Antragsteller abgelehnt. Ebenso wurde abgelehnt die vom Zentrum beantragte Streichung von 10 Millionen für den Mittelandkanal. Angenommen wurden Entschließungen des Verkehrsausschusses, die zur Hebung des Wirtschaftslebens im Aachener Grenzgebiet günstigere Eisenbahnfrachttarife und für alle wesentlichen Grenzgebiete Verbesserung der Verkehrsverhältnisse sowie Senkung der Massengütertarife fordern.

* * *

In der 410. Sitzung des Deutschen Reichstages vom 26. März 1928 wurde der „Entwurf eines Gesetzes über die Feststellung eines Nachtrags zum Reichshaushaltsplan für das Rechnungsjahr 1927“ (Reichstagsdrucksache 4047) nach den Ausschußbeschlüssen angenommen. Der Haushaltsausschuß des Reichstages hatte die vom Reichsrat angeregte Unterstützung „zur Behebung der Notlage kleiner Binnenschiffer durch Gewährung von Darlehen und Beihilfen“ in Höhe von 4 Millionen Reichsmark in den Nachtragsetat aufgenommen. Diese Summe soll dazu verwendet werden, kleinen Kahnbesitzern, die ohne Verschulden um die Grundlage ihres Lebensdaseins gekommen sind und deren Erhaltung in der Binnenschiffahrt volkswirtschaftlich wertvoll erscheint, Darlehen unter Zinsverbilligung, zu einem kleinen Teile auch Beihilfen, insbesondere zur Wiederbeschaffung ihres Kahnraums, zu gewähren. Es handelt sich hier nach Ansicht des Reichsrats und Reichstags um eine allgemeine, dem Reiche obliegende dringende Aufgabe. Nur mit Rücksicht auf die gesamte Notlage wurde davon abgesehen, den Ansatz höher zu bemessen und Beihilfen in stärkerem Umfange zuzulassen.

[1]) Vgl. Z. f. B. 4/1928, 115: „Der Haushalt des Reichsverkehrsministeriums für 1928“.

Zur Synthese zwischen Eisenbahn und Schiffahrt

Von Ministerialrat Hugo Baur, Berlin.

Der Kampf um die Frage, welche Art der Verkehrspolitik, im besonderen, welche Art des Interessenausgleichs zwischen Schiffahrt und Eisenbahn unserer Gesamtwirtschaft am bekömmlichsten sei, beschäftigt die Oeffentlichkeit seit Jahren in geradezu beunruhigender Weise. Er hat noch keine Ergebnisse aufzuweisen. Auch von der Tagung der Friedrich List-Gesellschaft am 29. Oktober v. J. wird man nicht sagen können, daß sie das Problem der Lösung näher gebracht habe. Die damalige Aussprache brachte zwar in den Aeußerungen des Herrn Professor Dr. Salin und des Vorsitzenden, Herrn Professor Dr. Harms sehr interessante, auf den Kern des Problems gehende Gedanken. Es blieb aber bei Andeutungen; wirkliche Erkenntnisse wurden nicht gewonnen, nur die Weiterverfolgung der Ideen in Aussicht genommen.

Angesichts der zweifellos großen Leistungen der Binnenschiffahrt für unsere Wirtschaft, deren Aufblühen in den vergangenen Dezennien ganz wesentlich mit den Leistungen der Wasserwege zusammenhängt, erscheint vielen eine freundschaftliche Einstellung zur Binnenschiffahrt richtig. Auf der anderen Seite haben die zahlreichen Darstellungen der Leistungen im Eisenbahnwesen, die von den Vertretern der Eisenbahnen in ihrem Feldzug gegen die Kanalpolitik vorgeführt wurden, die Erkenntnis von der Bedeutung und Leistungsfähigkeit unserer Reichsbahn in weiten Kreisen wesentlich vertieft und lassen eine Hinneigung nach dieser Seite als das Richtigere erscheinen. Die Meinungen gehen oft wirr durcheinander. Die Unsicherheit der Urteile ist aber vielfach wesentlich darauf zurückzuführen, daß zwei Fragen durcheinander geworfen werden, offenbar, weil sie eine äußere Aehnlichkeit haben; denn beiden ist der Gegensatz zwischen Schiffahrt und Eisenbahn gemeinsam. Sie sind aber genau betrachtet, doch recht verschieden; denn es handelt sich darum:

a) Sollen wir unser Wasserstraßennetz durch weitere Kanalbauten ausdehnen? — eine Zukunftsfrage (Baupolitik); und
b) wie nützen wir das vorhandene Verkehrsnetz und die vorhandenen Verkehrsmittel für die Bedürfnisse der Volkswirtschaft am zweckmäßigsten aus? — die Gegenwartsfrage (Tarifpolitik).

Ueber die „Baupolitik" ist schon viel geschrieben worden; wir wollen uns hier einmal nur mit der Gegenwartsfrage, der Tarifpolitik befassen. Ihre Lösung ist übrigens für manche Fragen der Baupolitik geradezu eine Voraussetzung.

In der Sitzung des Reichswasserstraßenbeirates am 13. April 1926 hat Herr Generaldirektor Silverberg das Wort von der Synthese zwischen Eisenbahn und Schiffahrt geprägt und damit einem Gedanken klaren Ausdruck gegeben, der sich bei allen denen durchzieht, die die verkehrspolitischen Fragen nicht einseitig vom Standpunkt eines beteiligten Erwerbszweiges sondern vom allgemeinen volkswirtschaftlichen Interesse aus betrachten und aus solcher Warte den lebhaften Kampf der Meinungen beobachten. In dem Verlangen nach der Synthese liegt das Bedürfnis nach einer vernünftigen Begrenzung des Gegeneinanderarbeitens im Wettbewerb und nach dem Finden einer richtigen Form des Ineinandergreifens von Eisenbahn und Schiffahrt als gemeinschaftlicher Diener unserer Gesamtwirtschaft.

In dem Heft 10, 1927 der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" wurde bereits versucht, die Synthese von der Seite des unmittelbaren Zusammenwirkens in geschäftlicher Interessengemeinschaft zu beleuchten. Die Betrachtung der verschiedenen dafür denkbaren Formen führte zu einem negativen Ergebnis, gegen das ein Widerspruch bisher nicht bekannt geworden ist. Die Synthese wird daher ohne solche unmittelbare — subjektive — Interessengemeinschaft gesucht werden müssen und kann dann wohl nur in einer entsprechenden — objektiven — Leitung der Verkehrspolitik ruhen. Für diese wird das objektiv Richtigste sein, das Verkehrsbild anzustreben, das die volkswirtschaftlich größte Leistung darstellt. Als solche ist wohl die zu betrachten, die bei günstigsten Verfrachtungsverhältnissen für die Wirtschaft die bestmögliche Rente des ganzen in den Verkehrsunternehmungen investierten Kapitals ergibt. So richtig diese Formel vielleicht auch erscheinen mag, so erheben sich aber doch sofort Schwierigkeiten, sobald wir anfangen, die gefundene Formel zu zergliedern, um die Elemente für die Durchführung des Gedankens zu gewinnen.

Was sind jeweils die günstigsten Verfrachtungsverhältnisse? Nicht immer entscheidet der Preis, oft die Geschwindigkeit oder andere Umstände in der Beförderung. Umgekehrt aber kommt es häufig durchaus nicht auf die Raschheit der Beförderung an! Wie sind die bei Eisenbahn und Schiffahrt ganz verschiedenen Verlustrisiken zu bewerten? Wie der Ausgleich zwischen dem an sich billiger arbeitenden Talverkehr und dem Bergverkehr in der Schiffahrt; in gleicher Weise bei der Bahn der Ausgleich zwischen Last und Leerrichtung, wobei für die Selbstkosten in beiden Richtungen die Verhältnisse wieder ganz anders liegen als bei der Schiffahrt! Zum investierten Kapital wären nicht allein die stationären Anlagen und die beweglichen Beförderungsmittel der Verkehrsunternehmungen selbst zu zählen, sondern auch noch die nicht nur der Schiffahrt allein zugehörigen, sondern zur Vermittlung des Verkehrs zwischen Schiffahrt und Eisenbahn ganz unentbehrlichen Hafenanlagen. Das hat die Tagung der „Vereinigung der Hafenverbände" deutlich dargetan! Der ungeheure in den Häfen liegende Kapitalswert ist aber nicht nur schwer zu erfassen wegen der verschiedenartigen

Entstehungsgeschichte der Häfen, sondern es ist vor allem schwer, ihn richtig in Rechnung zu setzen; denn in den Häfen müssen wir Anlagen besonderer Eigenart sehen. Es kommt bei ihnen zwar wie überall zunächst auf die unmittelbare Rente an, dazu aber noch auf eine mittelbare, die in dem Verhältnis der Häfen zu ihren Schöpfern, den Städten ruht und oft die bedeutungsvollere ist. Und neben ihren Verkehrsaufgaben im engeren Sinne erfüllen sie noch andere wirtschaftliche Funktionen wie die der Lagerei. Man sieht: Wenn ein Verkehr auf direktem Eisenbahnweg von A nach Z, aber auch im gebrochenen Verkehr von A über B nach Z gehen kann, so schließt die Betrachtung der beiden Wege nach den reinen Beförderungsselbstkosten nicht immer alle wirtschaftlichen Interessen ein. Welches ist aber dann der im Sinne der Synthese, d. h. der Frage nach der höchsten Wirtschaftlichkeit des allgemeinen Verkehrsbildes wirtschaftlichere Weg?

Vor allem aber dürfte zu befürchten sein, daß die Frage nach der bestmöglichen Lösung, so wie sie oben gestellt wurde, zu einer Hemmung der Entwicklung der Verkehrsmittel würde führen können. Denn das Ermitteln der bestmöglichen Ausnützung der vorhandenen Verkehrsmittel muß als wichtigste Grundlage nehmen: die Leistungsfähigkeit (Verkehrskapazität) und die Selbstkosten für die beförderte Einheit (unterschieden nach den festen Selbstkosten und den beweglichen, d. h. von der Verkehrsgröße abhängigen). Diese Grundlagen verschieben sich aber dauernd. Keine Arbeit zur Ermittlung der besten Lösung in diesem Sinne könnte umgehen, die Zahl der Transportmittel auf jeder Seite — einen besonders wichtigen Faktor — zu betrachten. Wenn den erlangten Erkenntnissen ein wirklicher Wert innewohnen soll, dürfte aber mindestens auf eine bestimmte Zeit das gegenseitige Verhältnis in der Zahl der Verkehrsmittel nicht geändert werden. Nun steht fest, daß unser heutiges Verkehrsgewand eher zu groß als zu klein ist. Es dürften daher die Schiffsbauten nicht vermehrt werden, ebenso aber auch nicht die Zahl der Eisenbahnwagen und Lokomotiven. Ist das angängig? Und wie steht es mit den weiteren Verbesserungen, Rationalisierungsbestrebungen innerhalb der einzelnen Betriebe, der Steigerung der Leistungsfähigkeit durch Maßnahmen aller möglichen Art ohne Verschiebung des Verhältnisses der Zahl der beweglichen Verkehrsmittel? Die Befürchtung erscheint gerechtfertigt, daß Hemmungen in der Entwicklung eintreten könnten oder die wirtschaftlichste Ausnutzung des Verkehrsapparates nicht erreicht, sondern gestört würde.

Wie überall, so wurde bisher auch auf dem Verkehrsgebiet der gegenseitige Wettbewerb als ein wichtiger, für die Wirtschaft förderlicher Umstand betrachtet. Er muß zu fortschreitender Verbilligung der Beförderungen führen. Das Anwachsen der Zahl der Verkehrsmittel entsprechend dem Verkehrsbedürfnis war bisher mit Recht dem freien Sichanpassen an die wirtschaftliche Entwicklung überlassen. Diese automatisch wirkende Freiheit hat — wenn wir von den gewaltsamen Stößen, die der Kriegsausgang unserer Wirtschaft versetzte, absehen — noch immer das richtige Maß gefunden. Freilich ist es unvermeidlich, daß mit den Schwankungen der Konjunktur in der Wirtschaft auch Schwankungen in der Konjunktur bei den Verkehrsbetrieben auftreten. Die Regelung der Zahl der Betriebsmittel kann vielleicht schädliche Wirkungen ungünstiger Konjunkturen für die Verkehrsunternehmen mildern; das eigentliche Ziel ist aber nicht das Interesse der Verkehrsunternehmen selbst, sondern das Wohl der Gesamtwirtschaft.

Die praktische Frage kann also doch wohl nur die sein: Welches Maß von Wettbewerb der Verkehrsmittel untereinander ist als ein gesundes, der Wirtschaft dienendes zu betrachten?

Ungesund kann der Wettbewerb sich in zweierlei Richtung entwickeln:

a) Ein Wettbewerb kann unter Umständen auch zu scharf werden mit dem Ergebnis, daß die Konkurrierenden sich gegenseitig der Vernichtung nahe bringen. Dies ist dann zu befürchten, wenn der Wettbewerb dazu führt, daß schließlich auf beiden Seiten unter den Selbstkosten gearbeitet wird. An solchem Wettbewerb hat die Wirtschaft kein Interesse mehr, denn sie kann Gefahr laufen, daß die Leistungsfähigkeit des Verkehrsapparates schließlich darunter leidet. Der Unterhaltungszustand, die betriebsfähige Zahl der Verkehrsmittel, die Promptheit der Bedienung, all das und noch mehr würde zurückgehen. Die Wirtschaft hat aber auch kein Interesse daran, daß auch nur eines der Verkehrsmittel entscheidend getroffen werde. Wenn z. B. der Wettbewerb der Eisenbahn gegenüber der Schiffahrt die letztere aus dem Verkehr drängt, so stehen ihre typischen Vorzüge dann nicht mehr zur Verfügung; gleichzeitig wächst die Monopolkraft des Siegers. Aber auch umgekehrt kann die Wirtschaft kein Interesse daran haben, daß der Wettbewerb der Schiffahrt gegen die Eisenbahn diese in einem Maße schädigt, daß ihre Leistungsfähigkeit darunter leidet; denn dadurch würde besonders die Wirtschaft in den Gebieten betroffen, die nicht durch Wasserstraßen bedient werden können. Eine andere Folge könnte z. B. sein, daß die Wirtschaft belastet wird, indem die Nichtaufbringung der Reparationsleistungen seitens der Reichsbahn durch Erhöhung der Steuerlasten auf die Wirtschaft zurückfällt.

b) Ungesunde Richtung kann Wettbewerb auch dadurch nehmen, daß er nicht mehr als der natürliche Wettbewerb zwischen der Wertigkeit technischer Leistungen betrachtet werden kann, sondern die Fairheit solchen Wettbewerbs verläßt und, ohne der Wirtschaft besondere Dienste zu erweisen, sich nur einseitig auf die Bekämpfung des Gegners richtet.

Das Abstimmen der wirtschaftlichen Kräfte nach diesen beiden Richtungen hin ist der wesentliche Inhalt der Tarifpolitik, soweit es sich für sie um die Regelung des Verhältnisses zwischen Eisenbahn und Schiffahrt handelt. Aus der Wirtschaft heraus muß zu erkennen sein, wie ihre Bedürfnisse bezüglich dieser Regelung im einzelnen liegen,

damit die beiden großen Verkehrsmittel mit ihren so verschiedenen Leistungsmöglichkeiten stets frei zur Verfügung stehen. Will man dies erfassen, um zu praktischen Ergebnissen zu gelangen, so handelt es sich zunächst um die Stellung der Wirtschaft zu den Unterschieden, die auf dem Gebiete des Tarifwesens zwischen Eisenbahn und Schiffahrt bestehen, Unterschieden, die ebenso grundlegender Art sind wie die Verschiedenheit der technischen Leistungen. Hier sind einige Tatsachen festzustellen, die vom wirtschaftlichen Standpunkte aus aber vielleicht verschieden bewertet werden können:

1. Die Stellung der Reichsbahn als staatliches Eisenbahn - Monopolunternehmen bringt mit sich, daß ihre Tarifgebarung durch gesetzliche Vorschriften festgelegt ist. Der § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung lautet:

„Die Eisenbahn hat Tarife aufzustellen, die über alle für den Beförderungsvertrag maßgebenden Bestimmungen, über die Beförderungspreise und die Nebengebühren Auskunft geben. Die Tarife bedürfen zu ihrer Gültigkeit der Veröffentlichung. Sie sind bei Erfüllung der darin angegebenen Bedingungen für jedermann in derselben Weise anzuwenden.

Die Beförderungspreise müssen dem Betrage nach feststehen.

Jede Preisermäßigung oder sonstige Begünstigung gegenüber den Tarifen ist verboten und nichtig.

Für milde oder öffentliche Zwecke oder im dienstlichen Interesse der Eisenbahn sind Begünstigungen mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde zulässig.

Die Tarife treten nicht vor ihrer Veröffentlichung in Kraft, Tariferhöhungen oder andere Erschwerungen der Beförderungsbedingungen frühestens zwei Monate nach der Veröffentlichung, wenn nicht der Tarif nur für eine bestimmte Zeit eingeführt war."

Demgegenüber unterliegen die Frachten in Binnen- und Küstenschiffahrt, vielfach auch die im Schiffsfrachtgeschäft vertraglich ausbedungenen einzelnen Verfrachtungsbedingungen dem Einfluß des freien Marktes; auch da, wo einzelne Elemente feststehen (Schiffahrtsabgaben, Schlepplöhne beim staatlichen Schleppmonopol) weisen sie Schwankungen auf, denen zum Teil eine gewisse Regelmäßigkeit innewohnt. Die Höhe der Schiffsfrachten ist zwar im allgemeinen bekannt, im einzelnen aber durch das Geschäftsgeheimnis gedeckt, ebenso wie der Umstand, ob die Frachtsätze gleichmäßige Anwendung finden oder nicht.

Die Reichsbahn bezeichnet gelegentlich diesen Unterschied als eine auf ihr ruhende Belastung. Diese ist aber eine unvermeidliche Auswirkung der Monopolstellung und kann als ein Gegengewicht dafür betrachtet werden, daß die Monopolstellung mit Vorteilen verbunden ist, indem sie die Frachtbildung in eigener Hand sicherstellt und die Risiken des freien Marktes vermeidet. Sie verleiht daher der Finanzwirtschaft der Reichsbahn eine größere Sicherheit[1]). Ein Vorzug liegt ferner darin, daß die Oeffentlichkeit und Sicherheit der gleichmäßigen Anwendung der Reichsbahntarife dem Interessenten die Benutzung der Bahn erleichtert, da er ohne eines Vermittlers oder besonderer Verhandlungen zu bedürfen, in voller Kenntnis der Verfrachtungsbedingungen die Dienstleistungen der Reichsbahn in Anspruch nehmen kann.

Demgegenüber hat der in der Schiffahrt bestehende freie Markt für die Volkswirtschaft die große Bedeutung, daß die Frachten immer so billig sind, als es den jeweiligen Gesamtumständen angemessen ist. In Fällen, wo unerwünschte Steigerungen der Frachten, z. B. während des englischen Kohlenarbeiterstreiks sich bemerkbar machen und den Anschein erwecken könnten, daß volkswirtschaftliche Bedürfnisse bei den Schiffahrttreibenden zu wenig Beachtung finden, kann die im freien Markt sich ergebende Steigerung als der Ausdruck dafür angesehen werden, daß die augenblicklich vorliegende höchste volkswirtschaftliche Aufgabe — hier die gewaltsame Exportsteigerung — unter allen Umständen und in erster Linie erfüllt werden muß. Durch die Wirkungen von Angebot und Nachfrage in der Schiffahrt kommt auch ihre hohe Anpassungsfähigkeit zur Geltung, denn die Gesichtspunkte des Handels für die Benutzung der Schiffahrt können verschiedenartigster Natur sein; ihre Bewertung läßt sich nicht in absolute Zahlen fassen, findet ihren Ausdruck vielmehr im Maß der Nachfrage.

2. Die Monopolstellung der Reichsbahn gestattet ihr, ihren Tarif als Werttarif aufzubauen (horizontale Staffelung). Im Werttarif liegt die Möglichkeit, zur Deckung der Generalunkosten des Betriebes und der Verwaltung die höheren Tarifklassen stärker heranzuziehen als die niederen. Bei den niedersten Klassen und besonders häufig bei den Ausnahmetarifen tritt daher die Erscheinung auf, daß die Reichsbahn nicht zu den Sätzen fährt, die im Jahresergebnis auf den gefahrenen Tonnenkilometer entfallen müssen, um aus dem Gesamtverkehr nicht nur die Betriebskosten, sondern auch alle übrigen Kosten einschließlich der Reparationsverpflichtungen und der notwendigen Rücklagen zu decken. Nach den Berechnungen der Reichsbahn fährt sie dabei trotzdem nicht mit Verlust, wie häufig angenommen wird, sondern immer noch mit einem, wenn auch bescheideneren Gewinn.

In der Schiffahrt ist eine feststehende Werttarifierung nur in den amtlich festgesetzten Schiffahrtabgaben und in den Schlepplöhnen des auf dem Rhein—Weser-Kanal bestehenden staatlichen Schlepp - Monopolunternehmens durchgeführt. Der Wettbewerb im freien Markt führt im übrigen dahin, daß für die Ausführung der Schiffstransporte in viel höherem Maße als bei der Reichsbahn die Selbstkosten bezw. die jeweilige, für alle Beteiligten gleiche Marktlage maßgebend sind. Der verschieden hohe Wert der beförderten Güter drückt sich bei ihr mehr in der verschiedenen Höhe der Versicherungsspesen aus. Der Einfluß der Selbstkosten bei der Schiffahrt äußert sich besonders stark in der verschiedenen Höhe der Sätze im Berg- und Talverkehr.

[1]) Es ist an dieser Stelle nicht erforderlich, darauf einzugehen, daß für die Reichsbahn eine Anpassung an die Bedürfnisse des freien Marktes aus einer Reihe anderer Gründe nicht in Frage kommen kann.

3. Die Selbstkosten für die Beförderung sind in der Schiffahrt im allgemeinen billiger als bei der Bahn. Es genügt, hierfür auf die bestehenden normalen Frachtsätze und die Erfahrungen der Vorkriegszeit hinzuweisen und anzufügen, daß im Vergleich zum Jahre 1913 die Frachten der Binnenschiffahrt und der Reichsbahn sich in den letzten Jahren wie folgt verhalten haben:

	1924	1925	1926	1927
Reichsbahn (im Durchschnitt einschließl. Ausnahmetarife) ohne Verkehrssteuer)	172-140 %	138 %	132 %	124 %
Binnenschiffahrt	136 %	117 %	127 % (engl. Streik)	111 %

4. Die Binnenschiffahrt kann innerhalb gewisser Grenzen auf Grund ihrer gewerblichen Freiheit sich ihre Kunden aussuchen. Sie unterliegt anderseits dadurch umgekehrt wieder dem Preisdrucke des Wettbewerbs im freien Markt. Sie kann durch besondere, unter Umständen langfristige Verträge mit besonderen Kunden einen Ausgleich aller in Frage kommenden wirtschaftlichen Interessen und Risiken herbeiführen.

Die Reichsbahn soll nach § 2 des Reichsbahngesetzes ihren Betrieb ebenfalls nach kaufmännischen Grundsätzen führen. Dies bezieht sich indessen darauf, daß sie insbesondere hinsichtlich der Rechnungslegung und der inneren Verwaltung nach privatwirtschaftlichen Formen arbeiten soll. Sie bleibt aber an die infolge ihrer Monopolstellung ihr gesetzlich auferlegten Verpflichtungen gebunden und ist nicht „freier Kaufmann" in dem Sinne, daß sie ihre Kunden wie ein freier Gewerbetreibender wählen könnte.

Die Reichsbahn unterliegt außerdem als Monopolunternehmen der Beförderungspflicht, die in der Schiffahrt schon wegen der Verschiedenartigkeit der dem Einzelnen zur Verfügung stehenden Fahrzeuge unanwendbar ist.

Dieser Hintergrund ist heute der gleiche wie früher, weil es sich um Erscheinungen handelt, die im unveränderlichen Wesen der Staatseisenbahn einerseits und des Schiffahrtsgewerbes anderseits ruhen. Das Monopolunternehmen der Reichsbahn ist nur größer geworden als das größte der früheren Landeseisenbahnnetze war, die sich außerdem teilweise untereinander Wettbewerb bereiteten. Nehmen wir die Verteilung der Bodenschätze im Deutschen Reich hinzu und ebenso seine verkehrsgeographische Gestaltung, die bei dem früheren Kilometertarif der Eisenbahn in reinster Form zur Geltung kam, so haben wir die Grundlagen vereinigt, auf denen sich eine bestimmte verkehrswirtschaftliche Struktur unseres Vaterlandes herausgebildet hat.

Nicht nur in der ältesten Zeit, als es noch keine Eisenbahnen gab, haben sich die größten Siedelungen an den Wasserwegen entwickelt, sondern gerade in der Zeit der gesteigerten Industrialisierung Deutschlands mit dem zunehmenden Bedarf an Rohstoffen haben sich die Gebiete an und in der Nähe schiffbarer Wasserstraßen und in gewissen Einflußzonen derselben besonders entwickeln können. Der Einfluß der Wasserwege hat eine gewisse Steigerung noch dadurch erfahren, daß verschiedene Ländereisenbahnen, wie z. B. die süddeutschen und die sächsischen im Interesse der industriellen Entwicklung ihrer Gebiete eine besondere Zusammenarbeit mit der Schiffahrt pflegten. Zum Teil begegneten sich die Bahnen mit ihren Interessen in gewissen Gebieten, z. B. in Süddeutschland, indem sie die Frachten, jede über ihre eigenen Strecken, nach dem Rhein bezw. nach der Elbe zu ziehen suchten, was nicht ohne Rückwirkung auf die wirtschaftlichen Verhältnisse der umstrittenen Gebiete bleiben konnte.

Eine grundsätzliche Veränderung des Verhältnisses zwischen Schiffahrt und Eisenbahn würde sohin in die wirtschaftliche Struktur Deutschlands erheblich einschneiden. Sie erscheint nicht möglich, ohne bedeutende Schäden zu erzeugen, sei es bei den Kreisen, die die Wahl ihres Standortes nach Gesichtspunkten getroffen hatten, die nicht mehr zuträfen, oder sei es in der Schiffahrt und den mit ihr in Schicksalsgemeinschaft befindlichen Häfen, in denen bedeutende Kapitalien investiert sind.

Wie ist die Interessenlage der Wirtschaft hinsichtlich einer Aenderung dieser Struktur? Man wird sicher nicht immer alles beim alten lassen wollen; auch kann es kaum einem Zweifel unterliegen, daß fortschreitende Entwickelungen ganz unvermeidlich auch Verschiebungen bestehender wirtschaftlicher Beziehungen mit sich bringen. Natürliche Entwicklungen gehen freilich meist langsam, man möchte sagen, mit berechenbarer Gesetzmäßigkeit vor sich. Wo es sich um planmäßige Herbeiführung von Veränderungen, um Entwicklungen nicht von innen heraus, sondern von außen her handelt, wird es also wesentlich auf das Maß und das Tempo dieser Veränderungen ankommen.

Es ist wohl in diesem Sinne aufzufassen, wenn die Verträge zwischen Reich und Ländern für die Ueberleitung der Bahnen und der Wassertraßen auf das Reich auf Grund der neuen Verfassung dem Reiche gewisse Verpflichtungen auflegen hinsichtlich der Wahrung der verkehrswirtschaftlichen Verhältnisse[2]).

---

2) Gesetz, betreffend den Staatsvertrag über den Uebergang der Staatseisenbahnen auf das Reich, vom 30. April 1920.

§ 22.

Die Reichseisenbahnverwaltung wird die Tarife unter Wahrung der Einheit und mit tunlichster Schonung bestehender Verhältnisse fortbilden und den Verkehrsbedürfnissen der Länder, namentlich auf dem Gebiete der Rohstoffversorgung, nach Möglichkeit Rechnung tragen.

Gesetz über den Staatsvertrag, betreffend den Uebergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich, vom 29. Juli 1921.

§ 13.

Unbeschadet der einheitlichen Verwaltung der Reichswasserstraßen wird das Reich die Eigenart der einzelnen Flußgebiete unter Beobachtung des Artikels 97 Abs. 3 der Reichsverfassung berücksichtigen und auf eine möglichste Dezentralisierung der Verwaltung bedacht sein. Es wird insbesondere auf die verkehrs- und volkswirtschaftlichen und politischen Interessen des Landes unter Abwägung der verschiedenen Verhältnisse bedacht sein und bei widerstreitenden Interessen zwischen Reich und Land oder zwischen mehreren Ländern einen gerechten Ausgleich herbeiführen.

§ 17.

Das Reich wird die Gebühren und Angaben für die Benutzung der Wasserstraßen mit tunlichster Schonung bestehender Verhältnisse fortbilden und den Verkehrsbedürfnissen der Länder — namentlich auf dem Gebiete der Rohstoffversorgung — nach Möglichkeit Rechnung tragen und bei der Festsetzung von Schiffahrtsabgaben auf Seewasserstraßen dafür sorgen, daß kein deutscher Seehafen vor einem anderen bevorzugt wird und daß die Häfen im Wettbewerb des Weltverkehrs bestehen können.

Wenn wir die Umstände betrachten wollen, die auf tarifpolitischem Gebiet geeignet sind, wesentliche Veränderungen des Verhältnisses zwischen Schiffahrt und Eisenbahn mit seinen Rückwirkungen auf die Wirtschaft selbst herbeizuführen, so kann man sie in nachstehende Einzelfragen zusammenfassen:

1. Der Staffeltarif hat die Wettbewerbslage in doppelter Hinsicht verändert:

a) Die Verbilligung der Eisenbahntransporte auf weite Entfernungen erschwert den Wettbewerb der Schiffahrt gerade auf dem Verkehrsgebiet, wo ihre größeren Ladegefäße hauptsächlich zu zweckmäßiger Ausnutzung gelangen. Da indessen die Selbstkosten der Reichsbahn bei Transporten auf größere Entfernungen geringer sind als bei nahen, so wäre die Schiffahrt, bei der die Verhältnisse in dieser Beziehung ähnlich liegen, nicht voll daseinsberechtigt, wenn sie gegen den Staffeltarif in Verkehrsbeziehungen, wo Wasserweg und Eisenbahn nebeneinander laufen, nicht aufkommen könnte.

b) Dadurch, daß die Staffeltarife auf nahen Entfernungen höhere Sätze je tkm aufweisen als bei weiten, haben sie für den gebrochenen, am stärksten für den doppelt gebrochenen Weg erhebliche Verschiebungen mit sich gebracht. Das Herankommen an die Wasserstraße aus den seitlich gelegenen Einflußzonen ist erschwert worden, und die wirtschaftlichen Vorteile, die die Schiffahrt durch ihre billigeren Frachtsätze erringt, werden durch die hohen Anschlußfrachten aufgezehrt. In dieser Tatsache im Zusammenhang mit dem Umstand, daß die Verschiedenheit der Selbstkosten der Eisenbahnbeförderung auf lange und kurze Strecken im Staffeltarif ihren Ausdruck findet, liegt ein Hinweis auf die tatsächlich geringere Wirtschaftlichkeit des mehrmaligen Umschlages, wenn der dazwischen liegende Wasserweg nicht sehr beträchtlich ist.

Der Versuch, durch Einführung von Wasserumschlagstarifen einen Ausgleich zu schaffen, stößt auf gewisse Schwierigkeiten, indem das frühere Verhältnis beim Kilometertarif nicht für alle Verkehrsbeziehungen in einfacher und gleichmäßiger Weise wiederhergestellt werden kann; vor allem aber müssen die Gewinnausfälle, die der Reichsbahn durch allgemeine Anwendung von Wasserumschlagstarifen allein schon für die Güterklassen E und F entstehen würden, auf etwa 6 Millionen Reichsmark geschätzt werden.

2. Die Seehafenausnahmetarife der Reichsbahn bezwecken die Erleichterung der Ein- und Ausfuhr bestimmter Güter. Sie sollen außerdem ausländischen Verkehrswegen oder ausländischen Häfen Wettbewerb bereiten und die Frachten der Deutschen Reichsbahn und den deutschen Seehäfen sichern. Zum Teil ergeben sich dabei aus den zum Vergleich stehenden Wettbewerbswegen Frachtsätze, die so niedrig sind, daß die Frachtsätze für die viel kürzeren An- oder Abfuhrwege zu Wasserumschlagsplätzen nur geringe Unterschiede dagegen aufweisen. Die Benutzung des Wasserweges, möge er auch noch so billig sein, wird dadurch ausgeschlossen. Einige Zahlenbeispiele enthält die Tabelle 1.

Die Schiffahrt macht gegen diese Ausnahmetarife geltend, daß ihr im Verkehr mit den Seehäfen, die an den Mündungen der großen Ströme liegen, seit alters besondere wirtschaftliche Aufgaben zukommen, deren Erfüllung durch billige Eisenbahntarife allein nicht in vollem Maße ersetzt werden könne. Die Schiffahrt sei unter den durch die Ausnahmetarife geschaffenen Verhältnissen aber nicht mehr in der Lage, diese Aufgaben zu erfüllen und der Erleichterung der Ein- und Ausfuhr oder dem Wettbewerb gegenüber fremden Wegen zu dienen, wenn nicht ähnliche Tarifsätze zu den Umschlagsplätzen gewährt werden, wie sie im direkten Ver-

Tabelle 1

Seehafenausnahmtarife

(Stand Ende März 1928)

Frachtgut	von	nach	Tarif	km	Frachtsatz einschl. Abfertigungsgebühr RM t	je tkm Rpfg.	Bemerkungen
Rinderfett, Büchsenfleisch usw.	Hamburg	Singen	A. T. 149	872	22,20	2,55	
	Kehl	„	Kl. B.	174	16,60	9,54	
Bier	München	Hamburg	A. T. 36*)	809	32,00	3,95	*) nur gültig für Seehäfen
	„	Mannheim	Kl. B.	369	30.10	8,12	
„	„	Köln	A. T. 9	632	43,10	6,82	Die Ermäßigungen durch A T. 9 beginnen erst bei 398 km
	„	Mannheim	Kl. B.	369	30,10	8,12	
Kork-, Steinplatten usw. .	Nürnberg	Hamburg	A. T. 115	643	18,50	2,87	
	„	Riesa	Kl. B.	382	21,00	5,49	
Zucker jeder Art . . .	Rositz	Hamburg	A. T. 119	419	14,20	3,39	
	„	Wallwitzhafen	Kl. B.	114	11,80	10,33	

kehr zu den Seehäfen festgesetzt worden sind. Die Reichsbahn hält dem entgegen, daß es ihr leichter sei, Ausnahmetarife nach den Seehäfen als nach Binnenumschlagsplätzen zu erstellen, weil sie für die geringeren tonnenkilometrischen Einnahmen einen Ersatz in der Länge des Beförderungsweges erhält. Für die Uebertragung von Seehafentarifen auf die Binnenumschlagsplätze werden bedeutende Ausfälle errechnet.

Es ergibt sich hierbei die Frage, ob diesen Ausfallberechnungen der Reichsbahn entscheidender Wert beigelegt werden kann. In den Fällen, wo durch Senkung der Frachtsätze im Wege eines Ausnahmetarifs für den direkten Bahnweg der Wasserweg daran verhindert worden ist, sich an den Transporten und an ihrer Verbilligung zu beteiligen, müssen sich bei nachträglicher Einführung eines Umschlagstarifs rechnerisch naturgemäß zunächst Ausfälle ergeben. Die Schiffahrt will indessen diese Ausfälle nicht ausschließlich den von ihr geforderten Umschlagstarifen zur Last gelegt sehen, da sie ja nur dadurch entstünden, daß ganz unabhängig von den Forderungen der Schiffahrt der ursprüngliche Tarif zu hoch gewesen sei und hätte ermäßigt werden müssen, um das betreffende Gut absatzfähig zu machen oder von ausländischen Wettbewerbswegen abzuziehen. Die Berechnungen hätten sich daher nicht darauf zu beschränken, rechnerisch die Differenz zwischen dem Normaltarif und einem Umschlagstarif festzustellen, sondern müßten auf den Ausgangspunkt zurückgehen und ermitteln, wie der verfolgte Zweck auch im Zusammenwirken mit der Schiffahrt unter Ausnutzung der Vorteile, die sie bietet, hätte erreicht werden können, so daß dem Handel, je nach seinen besonderen Bedürfnissen, alle Wege offen stünden.

Eine besondere Erscheinung der Seehafentarifpolitik ist die Benachteiligung der Rheinwasserstraße. Wenn auch die Bestrebungen der Reichsbahn, zugleich mit ihren eigenen Interessen die der deutschen Häfen und der Reedereien zu stützen, anerkannt werden müssen, so scheint es doch erforderlich, einen Ausgleich der Interessen zu finden[3]). Am Verkehr über Rotterdam und Antwerpen sind 35 deutsche Rheinhäfen beteiligt, die auch als deutsche Ein- und Ausfuhrhäfen betrachtet werden können. Zum Teil geht der Seeverkehr unmittelbar von ihnen aus (Rhein—Seeverkehr). Der Wert des in ihnen investierten Kapitals ist bedeutend. Außerdem können auch noch nationalpolitische Gesichtspunkte geltend gemacht werden: so die Erhaltung der deutschen Flagge auf dem Rhein und die Rücksicht auf die von der Rheinschiffahrt auf Grund des Versailler Vertrags und im Ruhrkampf getragenen Opfer.

3) Bei den Durchfuhrtarifen liegen die Verhältnisse ähnlich wie bei den Seehafentarifen. Bei dem Streben, Frachten die von Ausland zu Ausland gehen, über deutsche Wege zu ziehen, begegnen sich die Interessen der deutschen Seehäfen mit denen der Reichsbahn, die hier in besonderem Maße Transporte auf ihre längsten Strecken zu ziehen vermag. Besonders deutlich tritt hier als Maßstab für die notwendige Tarifermäßigung der auf den ausländischen Wegen zu bezahlende Frachtsatz auf. Einige Zahlenbeispiele finden sich in Tabelle 2.

Im Wettbewerb Stettins gegen Verfrachtungen über Danzig nach der Tschecho-Slowakei oder im Wettbewerb Hamburgs gegen Triest für Sendungen nach der Tschecho-Slowakei laufen die Bahn- und Wasserwege fast in ihrer ganzen Ausdehnung nebeneinander. Bei der Elbe tritt dadurch stark in Erscheinung, daß, wenn sie selbst den Wettbewerb Hamburgs gegenüber Triest nicht zu halten vermag, sie durch Durchfuhrtarife der Reichsbahn nach der Tschecho-Slowakei meist keine Schädigung erfahren wird. Für die Oder trifft dies

[3]) Orte am Rhein und im linksrheinischen Gebiet erhalten bis 40% Ermäßigung, während andere Orte 10—15% haben.

Tabelle 2

Durchfuhrtarife
(Stand Ende März 1928)

Frachtgut	von	nach	Tarif	km	Frachtsatz einschl. Abfertigungsgebühr RM t	je tkm Rpfg.	Bemerkungen
Kondensierte Milch . .	Basel Bad. Bf.	Hamburg	S. D. 2	853	15,30 †)	1,79	†) bei Ausfuhr über See nach England
	„	Mannheim	A. T. 4	257	18,10	7,04	
		Kehl	Klasse B	148	11,58	7,82	
Getreide	Hamburg	Regensburg-Donaulände	S D. 4	697	14.00	2,00	
	Mannheim		D. 54*)	368	16,50	4,48	*) Durchfuhrtarif zwischen Rhein- und Donauhäfen. Die Bedeutung des D. 54 ist durch den S. D. 4 aufgehoben.
Getreide	Hamburg	Regensburg-Donaulände	S. D. 4	697	14,00	2,00	
	Riesa		Kl. C.	388	25,80	6,65	
Eisen- und Stahlschrott .	Stettin Freibezirk	Borsigwerk Grenze	A. T. 172 (bis 18.12.27 S. D. 5, Abt. X L VI)	510	7,50	1,46	
	Coselhafen	„	Kl. E.	56	3,10	5,53	

nicht voll zu, da unter Umständen eine Ermäßigung der Sätze zwischen Kosel und der tschechoslowakischen Grenze die Wettbewerbsfähigkeit des Wasserweges wieder herstellen könnte. Dies gilt auch für die Elbe beim Wettbewerb Hamburgs gegen Triest für Sendungen nach Oesterreich über Riesa. Am stärksten ist der Rhein durch die Durchfuhrtarife beeinflußt. Wenn auch die Absicht der Reichsbahn, Durchfuhrfrachten zu gewinnen, sich nicht gegen den Rhein, sondern gegen die fremden Wettbewerbswege richtet, die, durch valutarische Verhältnisse begünstigt, Frachten an sich gezogen haben, so daß für die Reichsbahn unter Umständen bereits feststeht, daß sie dem Rheinweg verlorengegangen sind, so ist doch gerade hier häufig die Wettbewerbsfähigkeit der Schiffahrt nur deswegen verloren gegangen, weil die Anschlußfrachten auf der Reichsbahn zu hoch sind. Allerdings wird nur im Einzelfall geprüft werden können, ob der Zweck ausländischen Wegen wirksamen Wettbewerb zu bereiten, auch im Zusammenwirken mit der Schiffahrt unter Erhaltung der bisher vom Handel eingeschlagenen Wege erreicht werden kann.

4. Die Ausnahmetarife werden häufig nur unter der Bedingung gewährt, daß bestimmte Mindestmengen zur Beförderung auf der Reichsbahn gelangen. Einesteils sucht die Reichsbahn auf diese Weise die Mindereinnahmen je Tonnenkilometer durch Mehrverkehr auszugleichen, andernteils glaubt sie sich durch Aufnahme solcher Bestimmungen dagegen schützen zu sollen, daß infolge der Oeffentlichkeit ihrer Tarife der ermäßigte Satz von der Schiffahrt neuerdings unterboten werde, so daß sie den Verkehr, den sie zu gewinnen beabsichtigt, doch nicht erhielte oder nur bei Versagen der Wasserstraßen übernehmen müßte und dann unnötigerweise verbilligt führe.

Demgegenüber bestehen Bedenken wegen der Rückwirkungen, sowohl auf die Schiffahrt wie auf die Wirtschaft selbst. Es wird geltend gemacht, daß gerade dann, wenn die Bestimmungen ihren Zweck erfüllen sollen, die Mengen hoch gegriffen werden müssen. Der Verfrachter gerate unter Umständen dann in große Schwierigkeit, die vorgeschriebenen Mengen aufzubringen; er habe nicht von vornherein die Sicherheit, dies zu erreichen, so daß er in der Preisbildung für den Absatz seiner Produkte auch nicht von vornherein die Frachtermäßigung einzuberechnen vermag. Der wirtschaftliche Wert einer solchen Tarifermäßigung sei daher oft beschränkt; in vielen Fällen sinke er zu einer — unter Umständen allerdings erheblichen — Gratifikation herab.

Die Festsetzung der Mindestmengen könne ferner dazu führen, daß ein Tarif nur für einen einzelnen Verfrachter anwendbar sei, weil andere nicht imstande seien, die gleiche Menge aufzubringen. Hierin liege eine Besserstellung großer Betriebe, gegen die eingewendet worden ist, daß sie mit dem § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung nicht im Einklang stände und auf eine Konzentrationsbewegung in der Wirtschaft hinwirke.

Unter allen Umständen finde eine Schmälerung des freien Marktes statt, die bis zum Ausschluß des Wettbewerbs führen könne, wenn die von der Reichsbahn erfaßten Mengen nahe an die zur Verfrachtung gelangenden Gesamtmengen heranreichten. In dieser Schmälerung des freien Marktes könne ein Nachteil für die Wirtschaft liegen.

5. Das Streben der Reichsbahn, trotz ihrer schwierigen Finanzlage den Bedürfnissen der Wirtschaft entgegenzukommen, vereint mit dem Streben nach stärkerer Ausnutzung ihrer Betriebsmittel, hat sie dazu geführt, unter Aufrechterhaltung des allgemeinen Tarifsystems, das für die Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse vielfach ungünstig ist, in zunehmendem Maße Individualtarife nicht für bestimmte Güter im ganzen, sondern nur für vereinzelte Verkehrsbeziehungen, unter Umständen vereinzelte Unternehmungen zu erstellen. Mit einer gegen früher zweifellos größer gewordenen Beweglichkeit versucht die Reichsbahn, auf diesem Wege selbst den Abschluß vereinzelter, zu ihrer Kenntnis gebrachten Lieferungsgeschäfte zu unterstützen. Von Interessentenseite wird versucht, die Reichsbahn dementsprechend nach Möglichkeit auszunutzen, unter Umständen zu mißbrauchen.

Insoweit in diesen Fällen Wettbewerb gegen die Schiffahrt in Frage kommt, bleibt die Reichsbahn im allgemeinen um 10—20% (Anreiz) über den zu ihrer Kenntnis gebrachten Frachtsätzen der Schiffahrt, da in der rascheren und jederzeit gesicherten Beförderung auf dem Eisenbahnwege entsprechende Vorzüge liegen. Dem wird allerdings entgegengehalten, daß je nach der Ware und den Verhältnissen, unter denen diese gehandelt wird, der Anreiz naturgemäß sehr verschieden zu bewerten sei. Er entziehe sich bei der Vielgestaltigkeit des Handels jeder exakten Berechnung. Die Absicht, ihn zu berücksichtigen, könne nicht verhindern, daß in diesen Fällen tatsächlich Wettbewerb im Sinne von Kampftarifen vorliege, namentlich dann, wenn zugleich Mengenbestimmungen angewendet werden.

Außerdem wird geltend gemacht, daß für die Gesamtheit der Verkehrtreibenden die zunehmende Aufspaltung des Tarifsystems in Einzeltarife große Unübersichtlichkeit bringe und für die Wirtschaft große Unsicherheit hinsichtlich der Wettbewerbsverhältnisse der Industrien untereinander schaffe. Die Unsicherheit werde noch dadurch verstärkt, daß Verschiebungen plötzlich auftreten oder erst in ihren Wirkungen bemerkbar werden. Sie könnten eine Lähmung des Unternehmungsgeistes zur Folge haben. Mit Mühe aufgebaute Beförderungsdienste besonders im Eilgüter- und Küstenverkehr, könnten darunter leiden zum Nachteil weiterer Kreise der Wirtschaft, die sich ihrer mit Nutzen bedienen.

Das Verfahren ist dem kaufmännischen Leben entnommen, wo es dem, der für vorliegende Geschäfte Abschlüsse tätigt, unbenommen ist, mit einer Firma so, mit einer anderen anders zu verfahren und je nach der Marktlage oder anderen Umständen seine Bedingungen zu stellen, sie mit mehr oder weniger Hartnäckigkeit im Einzelfall durch-

zusetzen. Anders liegen die Dinge für eine Staatsverwaltung, für die die gerechte gleichmäßige Behandlung Aller oberster Grundsatz ist. Bei der Individualisierung der Tarife können hierfür erhebliche Schwierigkeiten auftreten. Denn es wird geltend gemacht, daß nicht jeder Interessent aus der Wirtschaft die gleiche Kühnheit besitzt, Forderungen an die Reichsbahn zur Befriedigung seiner speziellen Wünsche zu stellen. Auch sei nicht sicher, daß jeder bei der Dienststelle, die für ihn zur Vorbringung seiner Wünsche einschlägig ist, gleichgeartete Bereitwilligkeit finde, auf diese Wünsche einzugehen. Hauptsächlich aber würden die Argumente, die der einzelne auf Grund seiner verkehrsgeographischen Lage vorzubringen vermag, um die Annahme seiner Wünsche als im Interesse der Reichsbahn selbst liegend darzustellen, nicht für alle gleich liegen können, die sich als Wettbewerber auf ihrem Produktionsgebiet im übrigen gleich gegenüberstehen. Wenn die Reichsbahn danach strebe, bei Individualtarifen sich nicht nur vor Ausfällen an Reingewinn zu schützen, sondern die bisherige Einnahme durch Festsetzung von Mindestmengen und sorgfältige Kalkulierung der Frachtsätze sich mindestens zu erhalten, wobei die Länge des Weges, über die die Beförderung stattfindet, eine besondere Rolle spiele, so erregten schon diese Umstände Bedenken; denn es sei unsicher, ob diese Berechnungsgrundlagen für verschiedene Fälle zum gleichen Ergebnis in der Befriedigung der Bedürfnisse der einzelnen Antragsteller führen würden.

Diese Grundfragen der Tarifpolitik, die das Verhältnis zwischen Eisenbahn und Wasserstraße beherrschen, sind vielleicht nicht erschöpfend, dürften aber für die Interessen der Wirtschaft an diesem Wettbewerb doch zur Zeit die entscheidenden sein. Neue werden im Laufe der Zeit auftreten können. Dann werden auch sie darnach beurteilt werden müssen, was nicht dem einzelnen Verkehrsmittel selbst, sondern der Gesamtwirtschaft am zuträglichsten ist. Denn das darf zum Schlusse noch bemerkt werden, daß es sich bei der Klärung der den Wettbewerb und das Zusammenarbeiten zwischen Schiffahrt und Eisenbahn berührenden Fragen nicht etwa um Maßnahmen der Reichsbahn zur Behebung eines Notstandes in der Schiffahrt handeln kann, sondern nur um das Suchen nach einem gerechten Ausgleich in Anerkennung der volkswirtschaftlichen Bedeutung der verschiedenen Verkehrsmittel.

Territoriale Mündungsriegel vor schiffbaren Strömen

Ein Kapitel der Geopolitik

Von Prof. Dr. Hennig, Düsseldorf.

In unseren Tagen kann kein Land der Welt, auch nicht das ausgesprochenste Binnenland, ohne innige und dauernde Verbindung mit dem Weltmeer und dem Ueberseehandel auskommen. Dadurch sind die wichtigsten Träger des Güter-Massenverkehrs zum Seehafen, die Ströme, in höherem Maße als früher, politische Faktoren von hoher Bedeutung geworden. Um den im 19. Jahrhundert eingetretenen Wandel recht zu begreifen, denke man daran, wie relativ wenig die Binnen- und Seeschiffahrt auf den wichtigsten Landesströmen Oder und Elbe noch im Brandenburg des Großen Kurfürsten, ja selbst noch im Preußen des Alten Fritz zu bedeuten hatte. In diesem überwiegend agrarisch bewirtschafteten Staat waren zwar schon mehrere Kanäle zu finden oder wurden neu gebaut, aber doch mehr für den Güteraustausch innerhalb der Monarchie selbst als für den Ueberseeverkehr, für den noch ein ausgesprochen bescheidenes Bedürfnis bestand.

Erst die Industrialisierung der Kulturwelt, die mit wirklicher Intensität naturgemäß nach dem Eintritt des Maschinen-Zeitalters einsetzte, hat den Außenhandel der Länder wichtiger und wichtiger werden lassen, den wirtschaftlichen Schwerpunkt immer mehr in die Seehäfen und aufs Weltmeer hinaus verlegt und dadurch ganz von selbst die schiffbaren Verbindungen mit den Seehäfen, die Flüsse, zu ihrer überragenden Wichtigkeit für das Wirtschaftsleben der Nationen werden lassen. Zwar hat die Binnenschiffahrt seit den Uranfängen der Menschheit in allen Zeitaltern und in allen bewohnten Ländern der Erde nicht geringe Bedeutung gehabt, aber im ausgehenden Mittelalter und in der Neuzeit bis ins 19. Jahrhundert konnte sie ihre volle Leistungsfähigkeit deshalb nie entfalten, weil die zwischen den uferanliegenden Staaten, Territorien, Städten bestehenden Eifersüchteleien samt den zugehörigen Zollplackereien, Stapelrechten und anderen Verkehrserschwerungen oder gar Verkehrsverboten die Schiffahrt aufs empfindlichste beeinträchtigten. Erst das Fallen der mittelalterlichen Zöpfe, wie es in wahrhaft großzügiger Weise vornehmlich durch die Art. 108 bis 117 der Schlußakte des Wiener Kongresses (9. Juni 1815) angebahnt wurde, hat der Binnenschiffahrt das Recht und die Möglichkeit (wenn auch in manchen Fällen nur die theoretische Möglichkeit) einer freien Bahn für ihre Entwicklung verschafft.

Die Binnenschiffahrt macht seither mit einer zeitlichen Phasenverschiebung dieselbe Entwicklung durch wie vorher die Seeschiffahrt. Es ist noch nicht lange her, daß manche Staaten das alleinige Hoheitsrecht über ganze Meere, Meeresteile, Meeresengen, ja selbst über ganze Ozeane (portugiesische Sperrung des Indischen Ozeans um 1500!) beanspruchten und jeder fremden Schiffahrt das Recht ihrer Benutzung verwehrten. Noch bis ins 19. Jahrhundert hinein haben sich Spuren dieser Auffassung erhalten, denn noch ein Ukas des Zaren Alexander I. vom 4. September 1821 verbot jegliche nicht-russische Schiffahrt im Stillen Ozean nördlich vom 51. Breitengrad (wenn auch dieser Anspruch gegen den Protest der Vereinigten Staaten schon nicht mehr durchzufechten war), und selbst die Vereinigten Staaten betrachteten, nachdem sie Alaska gekauft hatten (30. März 1867), zunächst noch die Robbenjagd im ganzen Raum des Beringmeeres als mitgekauftes amerikanisches Monopol und wollten sie den Briten verbieten. Erst das Haager Abkommen vom 6. Mai 1882 hat grundsätzlich die allgemeine Anerkennung gebracht, daß das Weltmeer außerhalb der Dreimeilenzone des Küstengewässers grundsätzlich nullios regio, internationalisiert und von Schiffen aller international anerkannten Staaten ohne weiteres zu befahren sei. Heute ist dieser Grundsatz, um dessen Anerkennung jahrhundertelang schwer gerungen wurde, fast zu einer Selbstverständlichkeit geworden; man vermag sich kaum noch vorzustellen, daß es anders sein könnte. In der Binnenschiffahrt aber stehen wir noch mitten drin im Kampf um die Anerkennung des liberalen Grundsatzes, daß die Interessen des friedlichen internationalen Handelsverkehrs höher gestellt werden müssen als engherzige und obendrein zumeist gründlich falsch verstandene nationale Sonderinteressen eines einzelnen Staates.

Auf den deutschen Strömen besteht die grundsätzliche Freiheit des Verkehrs für alle Flaggen schon seit vielen Jahrzehnten. Durch internationale Verträge verpflichtet war Deutschland (samt Holland) zu dieser Anerkennung nur beim Rhein, für den in Wien bereits am 24. März 1815 ein entsprechendes Sonderabkommen unterzeichnet worden war. Aber Deutschlands Wirtschaft ist gut dabei gefahren, daß es einen ähnlich weitgehenden Verkehrsliberalismus, wie England in seinem Freihandelssystem, über seine vertraglichen Verpflichtungen hinaus schon vor dem Kriege auf seinen Flüssen bestehen ließ, und es bedurfte durchaus nicht erst der entsprechenden Bindungen durch das Versailler Diktat, um berechtigten Ansprüchen des 20. Jahrhunderts auf deutschen Wasserstraßen Geltung zu verschaffen — so auch u. a. auf dem Kaiser Wilhelm-Kanal zwischen Nord- und Ostsee, für den die Art. 380—386 des Versailler Diktats geradezu leeres Stroh dreschen, da sie den von Deutschland freiwillig gewährten Zustand der Vorkriegszeit nunmehr als eine Deutschland auferlegte Verpflichtung frisiert haben.

Gegenüber diesem deutschen Verkehrsliberalismus in der Binnenschiffahrt betrachte man etwa die gegenwärtigen Zustände auf der polnischen Weichsel und anderen polnischen Schiffahrtsstraßen, um zu erkennen, daß die mittelalterlichen Zöpfe, die im Interesse des Welthandels auch heute noch abgeschnitten werden müssen, ganz wo anders als am deutschen Haupte sitzen. Um das Bild fortzuführen, darf man mit einem blutigen Kalauer feststellen, daß der „Weichselzopf" stets mehr eine slawische als eine germanische Krankheit war. Wenn man die fast unglaublich trübseligen heutigen Zustände auf der einst so vorbildlich regulierten preußischen Weichsel und auf anderen polnisch gewordenen Wasserstraßen betrachtet, so erkennt man erst, wie viel noch zu tun bleibt, um selbst nur die Verwirklichung der im Jahre 1815 vom Wiener Kongreß aufgestellten Grundsätze innerhalb Kultur-Europas zu erreichen.

Der enge Zusammenhang zwischen geographischen und politischen Tatsachen, der das Betätigungsfeld der neuen Wissenschaft der Geopolitik ist, tritt in seiner vollen Bedeutung besonders greifbar in die Erscheinung dort, wo ein für die Binnenschiffahrt sehr wichtiger, das Wirtschaftsleben ganzer Länder befruchtender Fluß in seiner Mündungsstrecke einem anderen Staat angehört, als es der den Hauptlauf des Stromes beherrschende ist. In früherer Zeit mochte es vorkommen, daß der böse Wille eines Mündungslandes, ja selbst einer einzigen mächtigen Mündungsstadt den Ueberseeverkehr eines ganzen großen Hinterlandes unterbinden, einengen oder nach Belieben kontrollieren und ausnützen konnte. Im ausgehenden 14. und beginnenden 15. Jahrhundert wurde z. B. der Ueberseeverkehr der Rhein-Handelsstädte, vornehmlich mit England, durch Dortrechts Kontrolle der Hauptwege im Deltagebiet empfindlich gestört und geschädigt. Aber selbst nach der großzügig-klugen Regelung des Rheinschiffahrtsproblems durch den Wiener Kongreß verstand es Holland, als Herr der Rheinmündungen, noch 1½ Jahrzehnte lang durch eine rabulistisch-spitzfindige Auslegung des Begriffs „libre jusqu' à mer" (man deutelte hier willkürlich einen Unterschied hinein von „libre jusque dans la mer") den „für alle Flaggen freien" Verkehr auf dem Rhein praktisch fast illusorisch zu machen, soweit er unter Umgehung holländischer Häfen nach Uebersee strebte. Erst als der Abfall Belgiens 1830 die Gefahr in sich schloß, daß der Verkehr nach Antwerpen und auf die südlichen Mündungsarme abwandern werde, über deren künftige staatliche Zugehörigkeit noch Unklarheit herrschte, lenkte Holland ein: die Folge war die wahrhaft von modernem Geist erfüllte erste (Mainzer) Rheinschiffahrtsakte vom 31. März 1831, die dann 37 Jahre später als 2. (Mannheimer) Akte auch die letzten Schlacken einer engherzigeren Verkehrsauffassung abstreifte.

Wie beim Rhein der zufällige Vorteil der Mündungslage der politischen Ausnutzungsmöglichkeit zu egoistischen Zwecken entzogen wurde, so geschah es auch bei der Schelde. Bei dieser war das

Problem der Beherrschung der Strommündung noch viel krasser in die Erscheinung getreten als beim Rhein. Antwerpen, in der Zeit Kaiser Karls V. die weitaus erste See- und Handelsstadt der Welt, war seit dem Abfall der Niederlande, zumal aber seit der Wiedereroberung der Stadt durch die Spanier (August 1585) 2½ Jahrhunderte lang durch die Feindschaft und Eifersucht der die Strommündungen beherrschenden Holländer von jeder Betätigung zur See so gut wie vollkommen abgeschnitten, ja dieser Zustand wurde 1648 durch den Münsterschen Frieden sogar staatsrechtlich festgelegt und erst sei 1795 langsam und durch den Londoner Frieden vom 19. April 1837 endgültig beseitigt, der die Freiheit der Scheldeschiffahrt für alle Flaggen verfügte. Dennoch leiden Antwerpen und Belgien bekanntlich bis auf den heutigen Tag nicht unerheblich unter dem Zustand, der allerdings eine geopolitische Groteske ersten Ranges, ja geradezu ein Unikum ist, daß der Haupthafen des Landes, zurzeit der verkehrsstärkste des Kontinents, nur über fremde Hoheitsgewässer erreicht werden kann. Der stets wieder auflebende und noch immer nicht endgültig geregelte Wielingen-Konflikt zwischen Belgien und den Niederlanden zeigt an, wie trotz der an sich trefflichen Schelde-Vereinbarung von 1839 die nationale Belastung durch eine fremdstaatliche beidufrige Beherrschung des Mündungsgebiets eine geopolitische Reibungsfläche bleibt. Wenn man die heutige, an sich recht wunderlich konstruierte belgisch-holländische Landesgrenze bestehen lassen will, wird es auf die Dauer schwerlich ohne eine völlige Internationalisierung der Schelde abgehen. Die Schelde und die Weichsel dürften zurzeit diejenigen Hauptflüsse sein, bei denen eine Neu-Internationalisierung am meisten objektiv berechtigt sein würde.

Von der Internationalisierung der Donaumündung kann in diesem Zusammenhang nur in anderem Sinne gesprochen werden, denn sie wurde im Jahre 1856 nicht etwa verhängt, weil der Mündungsstaat, die Türkei, aus politischem Eigennutz heraus der Donauschiffahrt Schwierigkeiten bereitete, sondern weil die kulturelle Rückständigkeit des Mündungsstaates keine vollwertige Fürsorge für die wichtige Strom-Fahrstraße in der Seestrecke gewährleistete. Heute, wo auch an der Donau ein neuer typischer Mündungsstaat entstanden ist, dessen Gebiet sich über beide Ufer ausbreitet, haben wir allerdings den ebenfalls als Unikum zu bewertenden Umstand zu verzeichnen, daß gerade die seit über 70 Jahren bestehende und bis zum Weltkrieg durchaus segensreich wirkende Internationalisierung der See-Donau sich als verkehrshemmendes und verkehrsfeindliches Element erweist, denn aus der nunmehrigen „provisorischen" Europäischen Donaukommission haben die Pariser Friedensdiktate närrischerweise alle Stromanliegerstaaten, mit Ausnahme Rumäniens, ausgeschifft, und die Folge ist, daß gerade der Mündungsstaat Rumänien seit Jahren in ziemlich scharfem Konflikt mit dieser Donaukommission steht, die in ihrer jetzigen wunderlichen Zusammensetzung (England, Frankreich!!, Italien!!, Rumänien) eine viel zu weitgehende Indolenz gegenüber offenbaren Verkehrsnotwendigkeiten an den Tag legt. Jedenfalls zeigt dieses aktuelle Beispiel, daß auch eine Strominternationalisierung keineswegs unter allen Umständen verkehrsfördernd wirken muß, sondern daß sie umgekehrt, nach Gesichtspunkten politischen Eigennutzes gehandhabt, auch geradezu reaktionäre Folgen zeitigen kann. Wahrscheinlich wäre es in den letzten Jahren um die Schiffahrtsstrecke der See-Donau besser bestellt gewesen, wenn sie **nicht** internationalisiert wäre und der Mündungsstaat selber das Recht hätte, notwendige Arbeiten im Strombett vornehmen zu lassen.

Ein quer über die Strommündung gelegter staatlicher Gebietsriegel hat im Laufe der Zeit sehr verschiedenartige Folgen ausgelöst. Noch im 17. und 18. Jahrhundert konnte er, wenn die Fluß-Uferstaaten auf gespanntem Fuße mit einander lebten, als vollkommene Verkehrssperre wirken, wie wir es am Beispiel der Schelde-Verriegelung durch Holland sahen. Aehnlich unheilvoll wirkte der von 1630 bis 1720 (mit kurzer Unterbrechung 1678-79) über die Odermündung gelegte schwedische Gebietsriegel auf den überseeischen Handel der brandenburgisch-preußischen Oder, wenn auch hier die Wirkung bei weitem nicht so einschneidend wie an der Schelde war. Am Ende des 18. Jahrhunderts machten sich dann modernere und liberalere Grundsätze in der Behandlung der politischen Strommündungsprobleme bemerkbar. Als der den nordamerikanischen Unabhängigkeitskrieg beendende Versailler Frieden vom 3. September 1783 den Golf von Mexiko in ein völliges mare nostro Spaniens verwandelte und im Zusammenhang damit eine schmale Brücke spanischen Gebietes vom rechtsufrigen spanischen Mississippi-Gebiet quer über die Mündung des Vaters der Ströme zum spanischen Florida schlug, setzten es die jungen Vereinigten Staaten durch, obwohl die Mississippi-Schiffahrt für sie noch von geringer Bedeutung war, daß sie im Vertrag von San Lorenzo el Real am 27. Oktober 1795 ein Lagerrecht im spanisch gewordenen Mündungshafen New Orleans erhielten. Dieser Zustand bestand freilich nur wenige Jahre, da schon 1803 die Vereinigten Staaten selber Herr der Mississippi-Mündung wurden. Auch in unseren Tagen münden noch zwei vereinsstaatliche Flüsse auf fremden Territorien: die Mündung des St. Lorenzstromes gehört auf beiden Ufern zu Kanada, die des Colorado auf beiden Ufern zu Mexiko. Dennoch können sich hieraus wohl keine politischen Reibungen ergeben, da die an sich vielfach gar nicht schiffbare Strecke des St. Lorenzstroms durch Umgehungskanäle ersetzt ist, die sowohl auf vereinsstaatlichem (Erie-Kanal) wie auf kanadischem Gebiet verlaufen und somit alle Konflikte ausschalten, da der Colorado nur eine sehr unbedeutende Lokalschiffahrt aufweist, sodaß hier die Mündung im Ausland ebenso wenig als störend empfunden wird, wie es etwa bei den unschiffbaren spanischen Flüssen Duero und Tajo der Fall ist, die in Portugal münden.

Keinem Zweifel kann es unterliegen, daß Deutschland die Mündung des Rheins auf holländischem Boden überaus schwer empfinden müßte, wenn der Rhein die einzige große Binnenschiffahrtsstraße Deutschlands wäre und andere deutsche Seehäfen nicht zur Verfügung ständen. Wie die Dinge aber liegen, hat sich Deutschland längst und leicht mit der ausländischen Rheinmündung abgefunden, zumal da eben der Verkehrsliberalismus des 19. Jahrhunderts in den Rheinschiffahrtsakten ein Musterbeispiel geschaffen hat, wie die Staatsgrenzen an Strömen von internationaler Bedeutung weitgehend ausgeschaltet und fast unfühlbar gemacht werden können.

Umgekehrt wie am Rhein lagen für Deutschland in der Vorkriegszeit die Dinge an der Weichsel und der Memel. Hier war die Mündungsstrecke in deutscher, der Hauptteil des Flusses in fremder Hand. Sicher wäre Deutschland-Preußen mit Vergnügen bereit gewesen, hier freiwillige ähnliche Vergünstigungen zuzugestehen, wie sie sich auf dem Rhein eingebürgert hatten, aber das russische Reich war von weitgehender Abneigung gegen die deutschen Mündungshäfen erfüllt, erschwerte und behinderte den Flußverkehr so viel wie möglich, unterließ aus gleichem Grunde auch jede brauchbare Schiffbarmachung seiner Stromstrecken und suchte den Warenverkehr nach Möglichkeit von den Flüssen fort- und seinen Eisenbahnen und baltischen Seehäfen zuzuführen. So kam es, daß von einem internationalen Verkehr auf diesen schönen Strömen vor dem Kriege nur in verschwindendem Umfange die Rede sei konnte, daß rege Schiffahrt n u r auf den kurzen deutschen Mündungsstrecken zu finden war.

Die Nachkriegszeit hat das Mündungsriegel-Problem für dieselben beiden Ströme in ganz anderer Weise neu erstehen lassen. Die Weichsel ist heute ein Musterbeispiel für eine von vollkommener geopolitischer Ignoranz diktierte Grenzziehung, die unsinnigste, die die ganze politische Geschichte der Menschheit gesehen hat. Dem in seiner Gesamtheit — mit 4 M e t e r n Unterbrechung durch deutsch gebliebenes „Gebiet"! — polnisch gewordenen Strom ist dann aber wieder ein fremder Kopf durch das über beide Ufer hinübergreifende Gebiet des Danziger Freistaats aufgesetzt worden. Wäre die Weichsel noch eine wichtige Schiffahrtsstraße, würde diese Regelung schon längst als völlig widernatürlich empfunden worden sein; da der Strom aber infolge der polnischen Wirtschaft von einem Jahr zum andern mehr unbenutzbar oder wenig benutzbar geworden ist, ist an der auf Danzig gerichteten polnischen Annektionsabsicht die Weichselfrage noch am wenigsten schuld. Die Weichsel bedarf aber jedenfalls heute der Internationalisierung noch erheblich dringlicher als die Schelde.

Allerdings zeigt uns der zweite der eben erwähnten Flüsse, die Memel, daß auch die Internationalisierung kein Allheilmittel gegen verpfuschte Friedensregelungen ist. Die Memel ist zwar durch den Versailler Art. 331 internationalisiert worden, aber in noch höherem Maße als bei der Nachkriegs-Donau hat es sich an ihr gezeigt, daß eine unüberlegt verfügte und unvernünftig organisierte Internationalisierung eines schiffbaren Stromes die Schiffahrt ganz erheblich zu schädigen, anstatt zu fördern vermag. Die Memel wird heute von drei Uferstaaten begrenzt, Deutschland, Litauen und Polen. Quer über die Mündung legt sich heute litauisches Gebiet, wenn auch überwiegend deutsches Volkstumm darin wohnt; auch die 1252 von Deutschen gegründete und immer deutsch gewesene Stadt Memel ist jetzt Irredenta im litauischen Staat. Aber die einst lebhafte Schiffahrt in der Memel-Mündungsstrecke ist fast eingeschlafen; der Mündungsriegel hat hier zur Abdrosselung des Verkehrs geführt und die Internationalisierung steht aus „Mangel an Masse" vollkommen auf dem Papier. (Näheres in meinem Buch „Freie Ströme", Leipzig 1926, S. 92 ff.)

*

Aus den vorstehenden Betrachtungen ergibt sich folgende geopolitische Erkenntnis: Ein territorialer Mündungsriegel vor schiffbaren Strömen bleibt unbedenklich und ziemlich unfühlbar, wenn eine aufrichtig gehandhabte Gleichberechtigung aller Flaggen und „Freiheit der Schiffahrt" gewährt ist, wie es auf dem Rhein seit dem Jahre 1831 stets der Fall war. Hollands Haltung in diesen nahezu 100 Jahren ist geradezu vorbildlich für einen Mündungsstaat, der selber durch gewaltige Belebung seines Seehandels umso reicher belohnt wird, je weniger er der Flußschiffahrt ohne Rücksicht auf die Flagge, Schwierigkeiten macht. Wo aber der territoriale Mündungsriegel mißbraucht wird, um der nationalen Schiffahrt vermeintliche Vorteile auf Kosten der ausländischen zufließen zu lassen, da leiden schließlich a l l e Teile, wie es Holland in den Jahren vor 1831 verspürt hat, als es weise zu handeln glaubte, wenn es fremde Flaggen nach Möglichkeit, auf dem Rhein wie auf der Schelde, schikanierte. Solche Fälle, für die in der Gegenwart typische Beispiele nicht mehr zu finden sind, müßten heute sogleich politische Reibungsflächen gefährlichster Art ergeben.

Es kommen aber leider auch Fälle vor, in denen zwar die den Mündungsriegel handhabenden Staaten von gutem Willen und liberalem Geist erfüllt sind, in denen aber Abneigung oder kulturelle Impotenz des Hinterlandes einen an sich für Binnenschiffahrt trefflich geeigneten Strom verwahrlosen und verwildern lassen oder in denen eine ihrer Aufgabe nicht gewachsene übergeordnete internationale Instanz (Europäische Donaukommission) aus Indolenz oder Trägheit heraus ihre Pflicht versäumt, ohne daß dagegen mit Erfolg angekämpft werden kann. In manchen derartigen Fällen wird eine Internationalisierung des Stromes oder zumindest eine klug erdachte und scharf gehandhabte Schiffahrtsakte Abhilfe schaffen können. Ein zuverlässiges Heilmittel ist dies freilich nicht, denn seit 1920 wissen wir leider, daß auch die Internationalisierung zuweilen verkehrsfeindlich wirken kann, wenn sie von politischen Motiven diktiert wird, wenn sie nicht getragen ist von dem aufrichrichtigen Wunsch und guten Willen, in Wahrheit dem internationalen Handel und Verkehr zu dienen,

Der Ausbau des Oberpregels und die Fertigstellung des Insterburger Hafens

Von Dr. Hermann Steinert.

Am 17. September 1926 wurde die neue Hafenanlage der Stadt Insterburg in feierlicher Weise eröffnet, wobei ein Motorschiff und ein Dampfer mit Ladung von Königsberg ankamen. Diese Hafeneröffnung ist jedoch der Fertigstellung der Oberpregel-Kanalisierung erheblich vorausgeeilt. Der Ausbau des Oberpregels wurde in 2 Abschnitten vorgenommen, und zwar ist zunächst von 1921 bis 1926 die obere Strecke von Schwegerau bis Insterburg fertiggestellt worden, während die untere Strecke von Schwegerau bis Wehlau sich noch im Bau befindet. Durch Fertigstellung der beiden Schleusen der oberen Strecke bei Gaitzuhnen und Schwegerau war bereits eine Verkehrseröffnung möglich, ohne daß aber eine vollständige Ausnutzung der Wasserstraße schon durchzuführen wäre. Wegen Mangel an Mitteln hat man mit dem Ausbau der unteren Strecke noch wieder warten müssen, doch ist endlich 1927 auch mit diesen Arbeiten begonnen worden, so daß voraussichtlich bis Ende 1928 die Oberpregel-Wasserstraße vollständig fertiggestellt sein wird. Die unterhalb der Schleuse von Schwegerau liegende Strecke war in der Regel nur etwa an 60—70 Tagen im Jahre leidlich schiffbar, was natürlich den wirtschaftlichen Wert der Wasserstraße illusorisch macht. Bei der vollständigen Kanalisierung des Oberpregels wird ein für Schiffe von 250 t ausreichender Wasserstand ungefähr an 150 Tagen im Jahre vorhanden sein.

Ostpreußen hat streng genommen überhaupt nur eine einzige Binnenwasserstraße, und zwar führt sie am nördlichen Rande der Provinz entlang von der litauischen Grenze über Tilsit, an Labiau vorbei zum Pregel bei Tapiau, und von da nach Königsberg. Alle Bestrebungen, den großen Hauptteil der Provinz durch Wasserstraßen zu erschließen, waren bisher erfolglos. Der Oberländische Kanal, der tief ins Innere der Provinz hineinreicht, ist heute nur noch als Spielerei anzusprechen, da Schiffe von 50 t Tragfähigkeit, wie sie dieser Kanal zuläßt, natürlich keine wirtschaftliche Bedeutung haben. Die Ausbaupläne für diesen Kanal kommen nicht vorwärts. Der Masurische Kanal wird seit 20 Jahren gebaut, aber von einer Fertigstellung kann keine Rede sein, nachdem der Bau nun schon wieder beinahe zehn Jahre ruht. Der Pregel, der trotz seines kleinen Gebiets verhältnismäßig wasserreich ist, hat bisher auch nur als Durchgangsstrecke vom Memelgebiet her nach Königsberg Bedeutung gehabt, und sein Hauptnebenfluß Alle ist nur in ganz bescheidenem Maße schiffbar.

Die Bedeutung des Pregels für die Schiffahrt ist früher eine wesentlich größere gewesen. Bis zum Jahre 1860, als die Ostbahn von Königsberg nach Insterburg eröffnet wurde, war der Schiffsverkehr auf dem Pregel bis Insterburg außerordentlich wichtig, weil für Massengüter ja keine andere Transportmöglichkeit in Frage kam. Trotzdem nach der Eröffnung der Eisenbahn der Schiffsverkehr auf dem Pregel zurückging, blieb er noch bedeutend, bis in den achtziger Jahren infolge Zerstörung einer Wassermühle bei Gr. Bubainen durch Feuer die dortige Staustufe beseitigt wurde. Danach trat eine so starke Versandung des Fahrwassers zwischen Wehlau und Insterburg ein, daß die regelmäßige Schiffahrt auf dieser Strecke nicht mehr möglich war.

Der Pregel hat von seiner Mündung bei Königsberg bis zu seiner Entstehung durch Zusammenfluß von Inster und Angerapp in der Nähe von Insterburg eine Länge von 123 km. Von dieser Strecke befinden sich die 57 km bis Tapiau in sehr gutem Zustande, da sie dem großen Durchgangsverkehr vom Memelgebiet bis Königsberg dienen. Die Fahrwassertiefe beträgt dort bei Mittelwasser ca. 2,20 m und bei mittlerem Niedrigwasser ca. 1,60 m. Wie man schon aus diesen Zahlen ersieht, sind die Schwankungen des Wasserstandes recht gering. Größere Schwankungen treten nur im Frühjahr bei Hochwasser und ausnahmsweise einmal im Sommer bei anhaltendem Weststurm ein. Trotz der mäßigen Breite des Flusses ist daher bis Tapiau der Verkehr von Fahrzeugen mit 400 t Tragfähigkeit jederzeit möglich. Etwas schlechter ist die Schiffbarkeit oberhalb Tapiau bis Wehlau, doch können, abgesehen von sehr niedrigen Wasserständen, im Sommer auch bis nach Wehlau 400 t-Kähne fahren. Bei Wehlau ändert sich das Bild wesentlich, weil dort die Alle als größter Nebenfluß des Pregels einmündet, die ziemlich wasserreich ist; oberhalb der Allemündung sind die Verhältnisse dann sehr viel ungünstiger. Bei der 52 km langen Strecke von der Mündung der Alle bis zur Entstehung des Pregels unterhalb Insterburg ist zwar bei Mittelwasser theoretisch mit einem Wasserstand von 1,60 m zu rechnen. Aber die Schwankungen im Wasserstand sind hier viel größer als auf der unteren Strecke des Pregels, und außerdem ist die Versandung eine so starke gewesen, daß sich auch bei Mittelwasser vielfach Untiefen finden, die auch für kleinere Fahrzeuge hinderlich sind. Sobald das Frühjahrshochwasser vorbei ist, kann kann man fast überall oberhalb Wehlau auf kurze Entfernungen Stellen finden, wo man den Fluß bequem durchwaten kann. Als daher zur Eröffnung des Insterburger Hafens zwei Schiffe im Herbst 1926 nach Insterburg fuhren, fanden sie auch noch verschiedene Stellen mit nur etwa 70 cm Wasser-

tiefe. Trotzdem sind meistens auch in den letzten Jahren noch im Frühjahr einige Fahrzeuge bis Insterburg mit Ladung gefahren. Aber eine regelmäßige Schiffbarkeit war, wie schon erwähnt, infolge der Versandung nach Beseitigung der Staus bei Gr. Bubainen nicht mehr durchführbar.

Bei dem Abbruch der Schleuse bei Gr. Bubainen in den neunziger Jahren wurde von der Regierung schon eine Wiederherstellung der Schiffbarkeit durch Ausbau des Oberpregels in Aussicht gestellt, und seither haben die Interessenten in Ostpreußen dauernd die Forderung gestellt, den Oberpregel schiffbar zu machen. Es handelt sich infolge der günstigen Wasser- und Geländeverhältnisse dabei um eine verhältnismäßig kleine Arbeit, die dann schließlich auch im Jahre 1922 unter Verwendung von Mitteln für Notstandsarbeiten in die Wege geleitet wurde.

Als Hafenplatz hat Insterburg bis zum Jahre 1860 eine verhältnismäßig große Bedeutung gehabt, weil es bis dahin keine Eisenbahnverbindung nach der See gab. Nach der Eröffnung der Ostbahn im Jahre 1860 ging zwar der Verkehr zurück, blieb aber immer noch bedeutend bis in die neunziger Jahre und zwar wurden auf dem Wasserweg Getreide, Holz, Zement, Pflastersteine, Kohlen, Düngemittel usw. befördert. Am Pregel oberhalb Wehlau war damals eine verhältnismäßig stattliche Zahl von Schiffen beheimatet, und noch in den letzten Jahren vor dem Kriege sah man nicht selten Reisekähne mit dem Heimatort Siemohnen (oberhalb Wehlau) im Königsberger Hafen.

Der Oberpregel war praktisch schon in jenen Jahren des lebhafteren Verkehrs durch den Stau bei Gr. Bubainen kanalisiert. Der jetzige Ausbau war auch nur durch Kanalisierung zu erreichen. Durch mehrere Schleusen mußte man eine Aufstauung des Wassers vornehmen, und außerdem mußte eine Reihe sehr starker Krümmungen beseitigt werden. Der Ausbauplan sieht von Wehlau aus gerechnet zunächst die Herstellung eines ziemlich langen Durchstichkanals (ca. 2½ km) zur Beseitigung einer großen Schleife bei Siemohnen vor. An diesem Durchstichkanal wird bei Norkitten verhältnismäßig dicht an der Ostbahn eine neue Schleuse gebaut, die noch nicht fertiggestellt ist. Dann folgt ein weiterer kurzer Durchstich mit einer Schleuse bei Schwägerau, die ebenso wie ein Durchstich und zwei Begradigungen zwischen Gr. und Kl. Bubainen fertiggestellt ist. Das letzte Pregelstück unmittelbar vor der Entstehung des Flusses durch Vereinigung der Inster mit der Angerapp wird infolge der ungünstigen Verhältnisse des Flußbettes ausgeschaltet und dafür ein Stichkanal von 4 km Länge bis Insterburg verwendet. Der Stichkanal ist bei Gaitzuhnen unmittelbar an der Abzweigung vom Pregel durch eine Schleuse abgeschlossen, die im vorigen Jahre fertiggestellt wurde. Die Hauptarbeit war also bei dem Stichkanal und dem Hafen bei Insterburg zu leisten und bei dem noch im Bau befindlichen Kanal bei Norkitten.

Die neue Wasserstraße wird in ihren Abmessungen hauptsächlich charakterisiert durch die Abmessungen der Seitenkanäle. Diese betragen 12½ m Sohlenbreite, ca. 22½ m Wasserspiegelbreite bei Mittelwasser und ca. 2 m Wassertiefe bei Mittelwasser. Bei knappem Wasser wird die Wassertiefe auf etwa 1,50 m sinken. Die Abmessungen der Schleusen und des Insterburger Hafens sind so gewählt, daß Schiffe von 250 t Tragfähigkeit bei jedem Wasserstand verkehren können. Das ist eine außerordentlich geringe Schiffsgröße, doch muß man dabei berücksichtigen, daß die Wasserstraße kein großer durchgehender Verkehrsweg ist, sondern nur lokale Bedeutung hat. Aus diesen Erwägungen heraus hat man ja auch die Abmessungen des immer noch im Bau befindlichen Masurischen Kanals ebenfalls in den gleichen engen Grenzen gehalten. Vorläufig genügen bei dem heute in Ostpreußen in Betracht kommenden Gütermengen diese Abmessungen wenigstens einigermaßen. Nach der Fertigstellung aller Durchstiche wird die Wasserstraße von der Alle-Mündung bei Wehlau bis zum Insterburger Hafen eine Länge von etwa 47 km haben.

Das wichtigste Bauwerk bei der neuen Wasserstraße bildet der Stichkanal von Gaitzuhnen nach Insterburg und der Insterburger Hafen. Die Geländeverhältnisse für diesen Bau waren sehr günstig, weil ein flaches Wiesengelände dabei zu benutzen war. Der Hafen der Stadt Insterburg liegt nun nördlich von der Stadt dicht am Angerapp-Fluß. Er hat eine Länge von 350 m und bietet dabei Liegeplätze für etwa 12 Schiffe. Für eine Erweiterung des Hafens steht genügend Gelände zur Verfügung, da das ganze umliegende Gelände für Industriezwecke bereitgestellt ist. Das ganze Hafengebiet hat eine Größe von etwa 60 Morgen. Es ist durch einen Schutzdamm hochwasserfrei eingedeicht worden. Da der Stichkanal, der zum Hafen führt, durch eine Schleuse abgeschlossen ist, sind im Hafen und Stich-Kanal nennenswerte Wasserschwankungen nicht zu erwarten, zumal eine ausreichende Wasserversorgung auch noch durch eine Speiseleitung vom anderen Ende des Hafens von der Angerapp her gesichert ist. Das südliche Ufer des Hafens ist mit einem Kai von 200 m Länge ausgestattet. Beide Hafenufer haben Eisenbahnanschlüsse sowohl zur Vollbahn, wie auch zum Kleinbahnnetz. Ferner sind Pflasterstraßen zur Verbindung mit der Stadt hergestellt worden. Am südlichen Ufer soll ein Lagerschuppen errichtet werden.

Um einen regelmäßigen leistungsfähigen Verkehr auf der Wasserstraße zwischen Insterburg und Königsberg einzurichten, hat man in Insterburg schon 1926 die Insterburger Schiffahrtsges. m. b. H. gegründet, die bei der Werft der Union-Gießerei in Königsberg ein Motorschiff „Insterburg" hat bauen lassen, das am 16. September 1926 die erste Reise von Königsberg nach Insterburg ausführte. Dieses Motorschiff ist auch das erste moderne Fracht- und Passagierschiff auf den ostpreußischen Wasserstraßen. Es ist 34½ m lang und 6 m breit, woraus man schon die Größenverhältnisse der Schleusen des Oberpregels ersehen kann, und hat bei voller Ladung von ca. 150 t einen Tiefgang von 1,4 m. Außer der Ladung kann das Fahrzeug ca. 25 Passagiere mitnehmen. Der Antrieb erfolgt durch einen Dieselmotor von 100 PS, der von der Motorenfabrik Deutz geliefert wurde. Bei seiner Geschwindigkeit von 7½ Knoten oder rund 13 km in der Stunde braucht

das Schiff von Königsberg nach Insterburg ohne Aufenthalt 10 Stunden, unter Berücksichtigung der Schleusen etwa 11 Stunden. Da das Schiff allerdings Zwischenhäfen anlaufen wird, so dürfte eine Fahrt von 15—18 Stunden in Frage kommen. Trotzdem die Wasserstraße nach Insterburg noch nicht fertiggestellt ist, hat die Insterburger Schiffahrtsgesellschaft m. b. H. schon im Jahre 1927 mehrere Fahrten zwischen Königsberg und Insterburg ausgeführt. Bei der ersten Reise im September 1926, die unter ziemlich ungünstigen Wasserverhältnissen stattfand, hat das Schiff 44 t Ladung an Bord gehabt. Mit dieser Ladung wird daher wohl ein Verkehr fast immer möglich sein. Sobald die Kanalisierung des Oberpregels fertiggestellt ist, will auch die Firma Meyhoefer in Königsberg eine regelmäßige Linie nach Insterburg unterhalten, die zunächst zur Eröffnung des Insterburger Hafens einen flachgehenden Dampfer nach Insterburg sandte.

Bei der neuen Wasserstraße handelt es sich um ein verhältnismäßig unbedeutendes Werk. Der Verkehr von 260 000 t, den man im günstigsten Falle im Insterburger Hafen erwartet, ist äußerst gering im Verhältnis zu manchen Häfen in Mittel- und Westdeutschland. Für ostpreußische Verhältnisse aber handelt es sich dabei schon um einen recht großen Verkehr. Die volle Bedeutung dieser neuen Wasserstraße erkennt man erst, wenn man den heutigen Verkehr im Königsberger Hafen zum Vergleich heranzieht. Nimmt man an, daß der Verkehr auf dem Oberpregel stromauf und stromab zusammen auch nur etwa 200 000 t jährlich erreicht, was bei dem Holzreichtum und dem guten Getreideüberschuß der in Frage kommenden Gebiete durchaus möglich ist, so würde sich schon beinahe eine Verdoppelung des Königsberger Binnenhafenverkehrs ergeben. Die Binnenschiffahrt im Königsberger Hafen hat nämlich, so weit es sich um den Verkehr mit dem oberhalb Königsberg gelegenen Gebiet, also mit dem Pregel- und Memelgebiet handelt, im Jahre 1925 in Ankunft und Abgang zusammen, nur 236 000 t erreicht. Hierbei handelt es sich hauptsächlich um den Verkehr mit dem Memelstromgebiet, insbesondere mit Tilsit. Stromab kamen nach Königsberg 130 000 t Güter und stromauf gingen 106 000 t Güter. Beim Talverkehr standen an erster Stelle Holz mit 44 000, Zellulose mit 28 000, Erde, Kies usw. mit 11 000, Papier und Pappe mit 8 000 und künstliche Steine mit 12 000 t. Beim Verkehr mit dem Oberpregel werden Holz, Getreide und Steine stromab die Hauptrolle spielen. Stromauf gingen von Königsberg 1925 hauptsächlich Kohlen mit 64 000, Schwefelkies mit 6200, Zement mit 3700, Zucker mit 2200, Eisen und Stahl mit 3400, Fische (Heringe) mit 1000 t usw. Fast alle diese Waren kommen nachher auch für den Verkehr nach Insterburg in Frage, hauptsächlich aber Kohlen, Düngemittel, Heringe, Pflastersteine und Eisen. Für die Massengüter dieser Art ist ja die Wasserstraße heute wieder billiger als der Eisenbahnweg, so daß mit einer ähnlichen Verkehrsentwicklung wie auf der Wasserstraße von Königsberg nach Tilsit zu rechnen ist.

Fertigzustellen ist also heute nur noch die Staustufe bei Norkitten und ein Durchstichkanal, daneben kommen Baggerarbeiten in Frage. Die Kosten der restlichen Arbeiten betragen noch ca. 2 Mill. Mark, und da der Betrag bereitgestellt ist, dürfte auf jeden Fall der Verkehr in vollem Umfang auf der Oberpregelwasserstraße zum Frühjahr 1929 möglich sein. Damit ist dann ein Jahrzehnte alter Wunsch der ostpreußischen Wirtschaftskreise erfüllt. Für Ostpreußen ist die Bedeutung dieser neuen Wasserstraße sehr erheblich, für Königsberg wird sie sicher eine nennenswerte Verkehrsbelebung nach sich ziehen. Hoffentlich wird dann auch der zweite ostpreußische Wasserstraßenbau endlich zu Ende geführt, der gewissermaßen auch zur Oberpregelstraße zugehört, nämlich der Masurische Kanal. Dieser mündet bei Allenburg in den Allefluß, der bei Wehlau dem Pregel zuströmt. Es bestehen dann weiter auch Pläne zur Kanalisierung der Alle, die aber noch in weiterer Ferne liegen.

VERSCHIEDENE MITTEILUNGEN

ALLGEMEINES

Der Seeschiffbau auf deutschen Werften im Jahre 1927. Wie wir der Zeitschrift „Wirtschaft und Statistik“ entnehmen, hat sich der Bau von Seeschiffen auf deutschen Werften im Jahre 1927 gegenüber dem Vorjahr der Zahl der Schiffe nach um 50%, dem Raumgehalt nach um 24,4% erhöht. Er reicht in seinem Gesamtumfang — zum mindesten hinsichtlich der Tonnage — auch über den Umfang der Jahre 1923—1925 hinaus, dagegen bleiben die Bauzahlen von 1927 stark hinter denen der Hauptjahre des Wiederaufbaues der deutschen Handelsflotte, das sind die Jahre 1920—1922, und auch hinter den Zahlen der letzten Vorkriegsjahre zurück. Die deutsche Schiffbauindustrie ist trotz der Belebung der Bautätigkeit, die am stärksten im zweiten und dritten Vierteljahr in Erscheinung trat, auch im Berichtsjahr nicht entfernt zur vollen Ausnutzung ihrer Leistungsfähigkeit gekommen. Der Anteil der für deutsche Rechnung im Bau befindlichen Tonnage an der auf deutschen Werften insgesamt im Bau befindlichen Tonnage hat sich gegenüber dem Vorjahr erhöht, und zwar von 73,4 auf 77,7, bei den Motorschiffen allein erreicht ihr Anteil nur 64,3, im Vorjahre nur 47,2%. Der Bau von Schiffen für deutsche Rechnung auf fremden Werften, der schon in der Vorkriegszeit eine verhältnismäßig geringe Rolle spielte, tritt in der Nachkriegszeit noch weiter zurück. Derartige Bauten entfallen in der Hauptsache auf Motorschiffe und kleine Segelschiffe. Im Verhältnis zum Tonnagebestand der deutschen Kauffahrteiflotte zu Beginn des Jahres erreicht die für deutsche Rechnung auf deutschen und fremden Werften im Bau befindliche Tonnage im Berichtsjahr 19,5%, im Vorjahr waren es nur 14,4%, 1913 dagegen 27,3%.

Verkehrsfragen des Ostens. Im Verkehrsausschuß des Reichstages erstattete der Abgeordnete Schumann (Soz.) in der Sitzung vom 13. 3. 28 Bericht über die Verkehrsfragen des Ostens. Zur Frage der Wasserstraßen führte der Berichterstatter aus, daß den wichtigsten Forderungen des Ostens bereits im Etat Rechnung getragen worden sei, so beispielsweise der Verbesserung der Oderwasserstraße unterhalb Breslau. Die Fortführung des Projektes einer Oder—Donau-Verbindung sei von den Arbeiten auf tschechoslowakischer Seite abhängig. Der Ausbau der Wasserstraßen Ostpreußens sei während der letzten Jahre stark gefördert worden. — In der Ausschußdebatte wurde zum Ausdruck gebracht, daß die Forderung der Fertigstellung des Masurischen Kanals fallen gelassen werden müsse, da die Wirtschaftlichkeit dieser Wasserstraße stark anzuzweifeln sei. Dagegen wurde der Ausbau des Oberländischen Kanals und seine Fortführung bis Allenstein lebhaft befürwortet. Der vom Ausschuß bezüglich des Ausbaus der Wasserstraßen angenommene Antrag hat folgenden Wortlaut: Der Ausbau der östlichen Wasserstraßen ist ebenfalls als vordringlich zu behandeln und nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Mittel beschleunigt durchzuführen. Insbesondere ist durch Verbesserung der Oderwasserstraße unterhalb Breslaus die Leistungsfähigkeit dieses für Oberschlesien bedeutenden Wasserweges zu beheben. Als Maßnahme gegen die Ueberschwemmungen der Netze und Warthe ist eine Vertiefung der Oder vom Einfluß der Warthe abwärts notwendig. Die erforderlichen Mittel sind vom Reich zur Verfügung zu stellen. Die begonnenen Vorarbeiten für die Erbauung eines Elbe—Spree-Oder-Kanals sind nachdrücklichst zu fördern. — Bei der Durchführung des Luftverkehrsprogramms ist auf den Anschluß der östlichen Gebiete (Ostpreußen, Oberschlesien usw.) Rücksicht zu nehmen. — Auf die Reichsbahn dahin zu wirken, daß den aus den östlichen Gebieten des Reiches geäußerten Wünschen und Tarifermäßigungen Rechnung getragen wird.

Schiffbau und Schiffahrt auf der Wiener Märzmesse. Die soeben abgehaltene Wiener Messe brachte manches von Standpunkt des Schiffbaues und der Schiffahrt Beachtenswerte. An Rohölmotoren waren u. a. Kaltstarter zu bemerken, die durch sofortige Betriebsbereitschaft und Entfallen der Anheizlampen Vorteile versprechen. Die Nachfrage nach diesen Motoren ging vor allem von Jugoslawien aus. Bemerkenswerter Weise war der Bootsbau insgesamt auf der Wiener Messe so stark vertreten wie noch nie vorher. / Einige inländische Yacht- und Bootswerften stellten Motorboote und die für die Donau noch recht neuen Hausboote aus, weiter Zelt- und Faltboote; eine und die andere Werft betätigten sich auch als Vertretungen für amerikanische Bootsmotoren und deutsche Wendegetriebe, die bei Käufern aus dem Inland, aus Ungarn, Polen und Rumänien besonderen Anklang fanden. Interessenten aus denselben Ländern traten auch wegen größerer Aufträge für Motorboote in ernste Unterhandlungen ein. Die deutsche Industrie stellte sich mit dem Angebot von Kranen, Schüttgutförderer und anderen Hafen-Verladevorrichtungen ein. Auf dem Wege über die Wiener Messe fanden die betreffenden Fabriken Anschluß an die Ostländer. / Die für 1929 angesetzte Weltausstellung in Barcelona, die größte derartige Veranstaltung seit der Kriegszeit, wurde auf der Messe durch ungewöhnlich umfangreiche Vorpropaganda angekündigt. Regstem Interesse begegnete die zum erstenmal hier abgehaltene Luftfahrt-Ausstellung, auf der die Zeppelin-Werft, deutsche sowie österreichische Organisationen und Unternehmer ihre Erzeugnisse und Leistungen und zugleich die geschichtliche Entwicklung der deutschen und österreichischen Fliegerei zur Anschauung brachten. Die Besucher der Messe rekrutierten sich aus allen fünf Erdteilen; der Gesamterfolg muß trotz der Ungunst der Verhältnisse als sehr befriedigend bezeichnet werden.

Dr. F. W.

DEUTSCHE BINNENSCHIFFAHRT

Die Binnenschiffahrt betreffende Gesetze im Reichsrat. Der Reichsrat genehmigte den Entwurf einer Eichordnung für Binnenschiffe auf deutschen Wasserstraßen, ebenso eine Verordnung über Aenderung der Bestimmungen betreffend die Statistik des Verkehrs auf den deutschen Binnenwasserstraßen. Er nahm ferner einen zweiten Nachtrag zu dem Gesetz über den Staatsvertrag betreffend den Uebergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich an, der durch Vereinbarungen zwischen Preußen und Hamburg über die Unterelbe erforderlich geworden ist.

Der Westfälische Provinziallandtag für den Ausbau der nordwestlichen Wasserstraßen. Unter Hinweis auf den Ernst der wirtschaftlichen Zukunft namentlich für den Bergbau und die Eisenindustrie brachte Abgeordneter Engberding auf dem 73. Westfälischen Provinziallandtag eine Entschließung ein, in der vom Reich eine starke Förderung des Ausbaues des nordwestlichen Wasserstraßennetzes gefordert wird. Die einstimmig angenommene Entschließung lautet im wesentlichen:

„Der Westfälische Provinziallandtag bedauert die Hinausschiebung des Termins der Vollendung des Baus des Mittellandkanals, zumal dadurch ein höherer Verlust an Bauzinsen entsteht. An der Forderung der Regulierung der Mittelweser von Minden bis Bremen sowie an dem Ausbau des Lippe-Seitenkanals von Hamm nach Lippstadt hält der Provinziallandtag fest. Der Bau des Hansakanals ist eine zwingende Notwendigkeit, um endlich die deutschen Häfen mit deutschen Kohlen zu versorgen. Ebenso notwendig ist die Erbreiterung des Dortmund—Ems-Kanals, um zu verhüten, daß die Eisenindustrie im Dortmunder Becken zum Erliegen kommt.“

Landeshauptmann Dr. Dieckmann versicherte, daß die Provinzialverwaltung wie bisher, so auch in Zukunft sich aller der genannten Kanalprojekte mit dem größten Nachdruck annehmen werde.

Kettenschiffahrtsbetrieb auf dem Main. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft als Binnenschiffahrtsunternehmer. Lebhafte Klagen über den Beförderungsdienst der Kettenschleppschiffahrt zwischen Aschafenburg und Bamberg, die sich einerseits gegen die neuerdings üblichen außerordentlichen Verzögerungen im Schlepperdienst (vgl. Z. f. B. 3/1928, 79), andererseits gegen die Klassifizierung der Schlepplöhne richten, haben die Industrie- und Handelskammer zu Würzburg veranlaßt, das Bayerische Staatsministerium für Handel, Industrie und Gewerbe auf diese Mißstände aufmerksam zu machen.

Was die S t ö r u n g e n i n d e r B e t r i e b s f ü h r u n g der Kettenschleppschiffahrt auf dem Main anlangt, so haben diese, namentlich in Aschaffenburg, einen derartigen Umfang angenommen, daß mit einer geordneten und kaufmännischen Führung der Schiffahrtsgeschäfte durch die Schiffahrtsinteressenten nicht mehr gerechnet werden kann. Nachweislich sind Schiffe in Aschaffenburg bis zu 2 Wochen liegen geblieben und wurden zum Teil noch unterwegs liegen gelassen. Die zuständige Reichsbahndirektion behauptet, daß diese Verzögerungen durch notwendige Reparaturen an den Schleppdampfern entstanden seien. Tatsache ist, daß von den für den Dienst der Kettenschleppschiffahrt zur Verfügung stehenden 7 Schleppdampfern im Herbst 1927 ständig 2 Dampfer in Ausbesserung lagen. Dabei wurden die Reparaturen außerordentlich verzögert durchgeführt. Wenn die periodisch eintretenden Hochwasserwellen nicht den Verkehr von Schraubenbooten auf dem kanalisierten Main erlauben würden, so hätten sich in Aschaffenburg wohl öfters 40 bis 50 Fahrzeuge angestaut. Bei der Verfolgung der einlaufenden Beschwerden konnte dieKammer weiter feststellen, daß die S c h l e p p g e b ü h r e n d u r c h w e g als z u h o c h und die erst nach dem Kriege eingeführte Klassifikation der Schleppgebühren als unnötig und ungerecht empfunden werden. Es kommen bei dem Schiffverkehr Unterschiede, wie sie bei der Wagengestellung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft für die verschiedenen Güterarten notwendig sind, gar nicht in Frage und deshalb liegt auch keinerlei Berechtigung dafür vor, daß man für ein und dieselbe Schleppleistung verschiedende Schleppgebühren erhebt. Die Kettenschlepplöhne waren bereits in Friedenszeiten übersetzt; trotzdem wurden die Gebührensätze bei der Goldmarkstellung noch erhöht und überdies die lästige Güterklassifikation und der Auslastungszuschlag eingeführt. Wenn die zuständige Reichsbahndirektion Würzburg erklärt, daß bis zur Fertigstellung der großen Schiffahrtsstraße der Schleppbetrieb auf der Strecke Würzburg—Bamberg nur mit sehr großen Opfern durchgehalten werden könne und daß sie voraussichtlich während der Uebergangszeit zu weiteren Gebührenerhöhungen schreiten müsse, so ist dieser Standpunkt unerklärlich, nachdem bekanntlich die Kette im Jahre 1927 Einnahmen in Höhe von 70 000 RM. gebracht hat und der Ueberschuß im Betriebsjahre 1928 zweifellos ein noch wesentlich besserer sein wird. Da der der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft entstehende Ausfall bei Aufhebung der Güterklassifizierung und des Auslastungszuschlages aber nur 30 000 RM. ausmachen würde, so kann man sich des Eindruckes nicht erwehren, als ob die Reichsbahn-Geselschaft in der Schleppschiffahrt eine Konkurrenz und nicht, wie man erwarten sollte, einen gleichberechtigten und gleich zu berücksichtigenden Betriebszweig erblickt. Auch die t e c h n i s c h e A b w i c k l u n g d e s S c h l e p p g e s c h ä f t e s mußte insofern bemängelt werden, als durch die Einschränkung des Bedienungspersonals auf den Kettendampfern und die in den letzten Jahren angebrachten Neuerungen an den Maschinen der Schleppbetrieb große Störungen durch die fortgesetzten Kettenbrüche erlitten hat. Es ist des öfteren vorgekommen, daß ein Boot auf der Strecke Würzburg—Bamberg 70 Kettenbrüche hatte.

Die Kettenschleppschiffahrt ist als öffentliche Beförderungsanstalt von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft übernommen worden und die Schiffahrt kann hiernach auch die Wahrung ihrer Interessen durch sie fordern.

Die Industrie- und Handelskammer Magdeburg zur Streckung der Arbeiten am Mittellandkanal. In ihrer zweiten Vollversammlung befaßte sich die Industrie- und Handelskammer Magdeburg mit den Fragen des Mittellandkanals. Zu dem Beschluß der Reichsregierung, eine Streckung der Arbeiten am Mittellandkanal auf elf Baujahre eintreten zu lassen, wodurch der Hauptkanal erst 1938 in Betrieb genommen werden könnte, hat die Kammer den Reichsverkehrsminister dringend gebeten, dafür einzutreten, daß die vorgesehene Streckung der Kanalarbeiten nicht durchgeführt wird, da sonst erhebliche Mehrkosten entstehen würden, die allein an Bauzinsen 70 Millionen Mark ausmachen würden. Hinzu kämen noch 8 Millionen Mark Mehrkosten für Unterhaltung der Baustellen und Zahlung der Pachten und 24, 5 Millionen Mark Mindereinnahmen infolge der späteren Inbetriebnahme, so daß sich die Gesamtmehrkosten auf 102.8 Millionen Mark belaufen würden. Der Reichsverkehrsminister hat hierauf geantwortet, daß sich die Reichsregierung sehr wohl bewußt sei, daß mit der Verlängerung der Bauzeit für den Mittellandkanal — für den Hauptkanal um vier Jahre — sehr erhebliche Mehrausgaben und Verluste an Einnahmen verbunden sein würden. Die angespannte finanzielle Lage lasse jedoch zurzeit keine andere Lösung zu. Sollten sich jedoch die Verhältnisse wieder bessern, so werde die Reichsregierung auf eine Verkürzung der Bauzeit hinwirken.

Täglicher Verkehr auf den masurischen Seen. Unter dem Vorsitz von Bürgermeister L a u d o n , Angerburg, tagte am 10. 3 .28 der Schiffahrtsausschuß des Verkehrsverbandes für das südliche Ostpreußen. Die auf der Tagesordnung stehenden Vorlagen wurden durch Handelskammersyndikus Dr. S k i b b e vertreten. Die Regierung Allenstein, der die oberländischen und masurischen Wasserstraßen unterstehen, wurde durch Regierungs- und Baurat B o e n e c k e , Allenstein, und Regierungsbaurat G i e s e l e r , Lötzen, vertreten. Als wichtigstes Verhandlungsergebnis ist der Beschluß der Durchführung einer täglichen Schifahrtsverbindung auf der Linie Angerburg—Lötzen—Nikolaiken—Rudczanny. Die Linie wird vom 17. Mai ab gemeinsam von der Mas. Dampfercompagnie E. Riech, Lötzen und der Mas. Motorschiffahrtsgesellschaft m. b. H., Angerburg, betrieben werden.

Keine Erhebung von Eisbrechergebühren im Königsberger Hafen. Die ab 23. November 1927 im Königsberger Hafen zur Erhebung gelangenden Eisbrechergebühren werden nach Einsetzen milderer Witterung ab 5. März 1928 nicht mehr berechnet. Demnach sind sämtliche Schiffe, die nach dem 4. März im Königsberger Hafen ein- bezw. auslaufen, von der Erhebung der Eisbrechergebühren befreit.

Der Ausbau des Elbinger Hafens. Im Monat Februar ist in Elbing mit der Errichtung eines neuzeitlichen Getreidelagerspeichers, des Silos, begonnen worden. Der Umschlagsilo soll 40 m hoch, 18 m lang und 12 m breit werden, so daß er 40 000 Zentner Getreide aufzunehmen vermag. Es wird damit gerechnet, daß der Silospeicher Mitte August dieses Jahres in den Dienst gestellt werden kann.

AUSLÄNDISCHE BINNENSCHIFFAHRT

Um die schweizerische Unabhängigkeit auf dem Rhein. In Verbindung mit Erörterungen über die Frage „Seitenkanal oder Rheinregulierung" gingen in letzter Zeit verschiedentlich Meldungen durch die Presse, wonach die französischen Rheinschiffahrts-Gesellschaften zurzeit mit dem schweizerischen auf Uebernahme des größten Teils des schweizerischen Kahnraumes verhandelten, um sich die Gefolgschaft der Schweiz für die eigenen Kanalpläne zu sichern. Die schweizerische Schleppschiffahrts-Genossenschaft Basel betont demgegenüber in einer Zuschrift an die „Kölnische Zeitung", daß irgendwelche Verhandlungen zwischen der Schleppschiffahrts-Genossenschaft und französischen Rheinschiffahrts-Unternehmungen über die Uebernahme von Rheinkahnraum nie erfolgt seien und auch niemals in Erwägung gezogen wurden. Die Zuschrift fährt weiter fort, „wenn wir (die Schleppschiffahrts-Genossenschaft) als das rein schweizerische Unternehmen, das an keinen ausländischen Rheinschiffahrts-Konzern gebunden ist, Ihnen diese Berichtigung zunächst auch nur für unsere Gesellschaft zukommen lassen können, so glauben wir trotzdem mit Bestimmtheit behaupten zu dürfen, daß auch den übrigen in Basel angesiedelten Reedereien von derartigen Verhandlungen nichts bekannt ist, dies um so weniger, als die enge Beziehung dieser Gesellschaften zu den bekannten deutschen Rheinschiffahrts-Konzernen Fendel und Rhenania eine Veräußerung ihres in Basel registrierten Kahnraumes undenkbar erscheinen läßt. Wir legen Wert darauf zu betonen, daß wir mit den französischen Reedereien im besten Einvernehmen arbeiten von der Erkenntnis ausgehend, daß eine gedeihliche Entwicklung der Schiffahrt auf dem Oberrhein und der Häfen Straßburg und Basel nur in verständnisvoller Zusammenarbeit zu erreichen ist. Es erübrigt sich unter diesen Umständen, auf die mit der Meldung verknüpften Erörterungen über die Frage: „Seitenkanal oder Rheinregulierung" einzugehen, da sich die Ungereimtheit dieser Schlußfolgerungen von selbst ergeben dürfte."

Transport von Flußschiffen über das Meer von der Donau zum Nil. Nach einer Mitteilung des ungarischen Handelsministers gelegentlich einer Besprechung von Vertretern der ungarischen Wirtschaft, wird dort gegenwärtig ein Projekt besonders konstruierter und als Fähren zu verwendender Schiffe erörtert. Die neuen schwimmdockähnlichen Schiffe wären bestimmt, die donauabwärts fahrenden Schlepper durch Senkung aufzunehmen und an ihren Bestimmungsort über das Meer zu befördern. Hierdurch soll das Umladen der Güter erspart und bei entsprechend starkem Güterverkehr der Transport verbilligt werden. Das Projekt ist für den Verkehr in der Relation Sulina—Alexandrien vorgesehen; die Fährenschiffe sollen, wenn sie sich bewähren, auch über Alexandrien hinaus auf dem Nil oder in anderer Richtung weiterfahren. Zum Studium dieses Planes wurden vorläufig ein finanzielles, ein technisches und ein kommerzielles Komitee gebildet.

Zum Bau des Tilsiter Hafens. Die Arbeiten am Bau des Tilsiter Hafens sind bisher nur wenig gefördert worden, weil die Finanzierung sich infolge Steigerung der Unkosten im Laufe des Jahres 1928 als unsicher erwies. Anstatt im Frühjahr hat man daher eine lebhaftere Bautätigkeit im neuen Hafen in Tilsit erst im Herbst 1927 entfalten können, doch ist inzwischen der Bau wieder ins Stocken geraten. Die Kosten für den Ausbau waren seinerzeit auf 1,6 Mill. Mk. veranschlagt worden. Später stellte es sich aber dann heraus, daß die Gesamtkosten auf 2¼ Mill. Mk. kommen würden. Unter Mitwirkung von Provinz, Land und Reich ist jetzt die Aufbringung der Mehrkosten in der Hauptsache gesichert, so daß nun der Ausbau schneller vonstatten gehen wird.

Dr. H. St.

Polnische Vorarbeiten für Wasserstraßenbauten. Die polnische Regierung hat soeben die Errichtung eines besonderen Büros für die Vorbereitung von Wasserstraßenbauten und Trockenlegungsarbeiten im Sumpfgebiet des Polesie mit dem Sitz in Brest-Litowsk beschlossen. Das Polesie ist das große Sumpfgebiet, das die Wasserscheide zwischen dem Dnjepr-Gebiet, dem Memel-Gebiet und dem Weichsel-Gebiet bildet. Durch dieses Gebiet führen zwei Kanäle, die das Weichsel-Gebiet mit dem Dnjepr und dem Memelstrom verbinden. Wenn jetzt ein Büro errichtet wird, so handelt es sich dabei natürlich nicht in erster Linie um Schiffahrtsinteressen, sondern um den Plan, die großen Sümpfe des Polesie trocken zu legen. Dieser Plan hat aber zur Voraussetzung eine Regulierung der Wasserstraßen, weshalb auch eine Aufstellung von Plänen für Wasserstraßenbauten das erste ist, was das Büro zu tun hat. Man rechnet damit, daß allein für die Vorarbeiten vier Jahre erforderlich sind. Immerhin ist damit wenigstens der erste Schritt getan, der auf eine lebhaftere Tätigkeit Polens im Wasserstraßenbau hinweist.

Dr. H. St.

Am 8. März 1928 verschied nach kurzer, schwerer Krankheit im 65. Lebensjahre Kommerzienrat Hermann Magirus in Ulm a. Donau. Mit ihm ist ein Mann dahingegangen, dessen tatkräftiger und zielbewußter Führung die Magiruswerke in erster Linie ihr Aufblühen und ihren Weltruf verdanken. Besonders hervorgehoben werden muß das verdienstvolle Wirken von Kommerzienrat Magirus in den verschiedensten Aemtern zum Wohle der Gesamtheit, zu dem er durch sein reiches Wissen und seine nie erlahmende Schaffenskraft besonders berufen war. Schon 1895 wurde er in die Ulmer Handelskammer berufen, als deren Vertreter er seit dem gleichen Jahre dem Großen Ausschuß des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V. angehörte, dessen persönliches Mitglied er daneben seit einer Reihe von Jahren war. Daneben erwarb er sich große Verdienste um die Binnenschiffahrt durch Förderung deren Bestrebungen im Bayerischen Kanalverein, im Verband Obere Donau sowie im Südwestdeutschen Kanalverein.

*

Am 7. März 1928 verschied nach schwerem Leiden der Leiter der Geschäftsstelle der Arbeitgebervertreter im Vorläufigen Reichswirtschaftsrat, Major a. D. Gotthard von Buch.

RECHTSFRAGEN DER BINNENSCHIFFAHRT

Prima-facie-Beweis und Exculpation im Kollosionsprozeß.

Am 13. 4. 1923 morgens etwa 3 Uhr ist das Spezial-Hebefahrzeug „Rundschau", welches auf der Reede von Brunsbüttel an erlaubter Stelle über Ebbe vor Ankerlag, durch den Oberländerkahn „Harburg 688", welcher sich in einem von dem Dampfer „Max Treess I" elbabwärts geschleppten Schleppzuge befand, angerannt und beschädigt worden. Der Schlepper „Max Treess I" gehörte der beklagten Reederei Max Treess, Hamburg, das Fahrzeug „Rundschau" stand im Eigentum der klagenden Bugsier-, Reederei- und Bergungs-A.-G., Hamburg. Die Klägerin behauptet, daß die Führung des Schleppers „Max Treess I" den Zusammenstoß verschuldet habe. Sie verlangt den Ersatz des ihr hierdurch erwachsenen Schadens von der Beklagten als der Eigentümerin des genannten Schleppers. Das die Klage abweisende Urteil Hans. OLG. ist durch Urteil des Reichsgerichts I 159/27 vom 25. 1. 28 aufgehoben worden. Der in Hans. R. u. GZ. mitgeteilten Begründung entnehmen wir:

Wie bei Schaps, Seerecht, § 735 Anm. 107 zutreffend ausgeführt ist, genügt es gegenüber der zu Lasten des exkulpationspflichtigen Schiffes gehenden prima-facie-Annahme nicht, daß eine andere Kausalreihe w a h r s c h e i n l i c h gemacht wird. Vielmehr müssen die T a t s a c h e n, welche als Grundlage der dem prima-facie-Beweis entgegengestellten Wahrscheinlichkeit dienen und die Voraussetzungen dieses prima-facie-Beweises entkräften sollen, n a c h g e w i e s e n werden. Dieses Erfordernis ist nicht erfüllt, wenn das Berufungsgericht die Tatsache, daß die Lichter der „Brussa" und der „Rundschau" für die ansteuernde „Max Treess I" in Linie waren, n i c h t etwa als e r w i e s e n e r a c h t e t, sondern nur als „h ö c h s t w a h r s c h e i n l i c h" unterstellt. Damit entfällt die rechtliche Grundlage, auf der das Berufungsgericht seine Annahme aufgebaut hat, daß die Beklagte den gegen sie sprechenden prima-facie-Beweis entkräftet habe (siehe auch Schaps, Seerecht § 175 Anm. 62 a. E.). Mit dieser Grundlage hängt aber auch die Feststellung des Berufungsgerichtes zusammen, daß auf Seiten der Führung der „Max Treess I" die „gehörige Aufmerksamkeit geherrscht hat und insbesondere ordnungsmäßig Ausguck gehalten worden ist". Es bedarf daher keines näheren Eingehens auf die Frage, ob diese letztere Feststellung als solche unter Umständen geeignet ist, den Schluß zu rechtfertigen, daß das Ankerlicht der „Rundschau" von der Schlepperführung auch bei Anwendung aller erforderlichen Sorgfalt nicht rechtzeitig erkannt werden konnte. Vielmehr ist das Berufungsurteil in einem für die angefochtene Entscheidung wesentlichen Punkte nicht frei von Rechtsirrtum. Es ist daher aufzuheben und die Sache gemäß ZPO. § 565 zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen.

Schleppkahnhavarie im Binger Loch. Ein Schadensersatzprozeß. Die Rheinische Schiffahrtsgesellschaft J. u. A. in Duisburg (Klägerin) hat einen ihrer eisernen Schleppkähne dem Hannoverschen Schifffahrtskontor F. u. U. zum Transport von Schwefelkiesabbränden zur Verfügung gestellt. Dieses hat den Kahn beladen lassen und mit zwei Schleppschiffahrtsunternehmern in Duisburg einen Schleppvertrag geschlossen, nach welchem der Schlepper „H." den Kahn bei Biebrich aufgenommen hat und mit ihm und drei weiteren Kähnen unter Führung des Kapitäns N. talabwärts gefahren ist. Als der Schleppzug die Binger Reede passierte, nahm er, da das Binger Loch durch einen zu Berg kommenden Schleppzug gesperrt war, den Kurs durch das „neue Fahrwasser". Nach der Durchfahrt drang Wasser in den Kahn, so daß er schließlich bei Oberwesel abgeworfen und an Land gesetzt werden mußte. Der Kahn ist später dort gesunken. Der Schlepper hat, nachdem er ihn an Land gesetzt hatte, am nächsten Morgen seine Reise fortgesetzt. Die Klägerin hat gegen den Kapitän N. und die beiden Schlepperfirmen auf Schadensersatz mit der Behauptung geklagt, der Kahn sei bei der Fahrt durch das „neue Fahrwasser" auf Grund gestoßen und beschädigt worden. Das Landgericht Duisburg erklärte den Anspruch zur Hälfte dem Grunde nach für berechtigt, das Oberlandesgericht Düsseldorf wies die Klage ab, wogegen das Reichsgericht das Berufungsurteil aufhob und die Sache an den Vorderrichter zurückverwies. In den r e i c h s g e r i c h t l i c h e n E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e n vom 4. II. 28 ist folgendes von Interesse: Der zwischen den beiden Schleppschiffahrtsunternehmern und dem Hannoverschen Schiffahrts- und Speditionskontor abgeschlossene Schleppvertrag schuf grundsätzlich ein Vertragsverhältnis nur zwischen den vertragschließenden Teilen, begründete aber keinerlei Vertragsrechte für die Klägerin, die Eigentümerin des gesunkenen Kahnes. Allerdings kann ein solches Vertragsverhältnis aus der Sorgfaltspflicht des Transportunternehmers hergeleitet werden, dieses ist dann aber außervertraglicher Natur. Deshalb würde es sich, wenn, wie behauptet wird, tatsächlich der Unfall auf eine falsche Angabe eines Angestellten der beklagten Firmen über den Tiefgang des Kahnes zurückzuführen sein sollte, nur um ein außervertragliches Verschulden der Schlepperfirmen handeln, das Klägerin gegen diese eben nicht geltend machen könnte. Den Kapitän N. trifft keine Schuld, da er sich auf die Angaben über den Tiefgang des Schleppkahns in dem Schleppschein verlassen konnte. Wohl aber kann die Klägerin sich grundsätzlich auf § 3 des Binnenschiffahrtsgesetzes berufen, obwohl zwischen ihr und den Schlepperfirmen keinerlei vertragliche Beziehungen entstanden sind, wenn der Schlepperführer die zu seinen Dienstobliegenheiten gehörende Obhutspflicht verletzt hat. Es wird Sache des Tatrichters sein, hier die einschlägigen Feststellungen zu treffen. Sollte z. B. der Kahnschiffer den Schlepperführer beim Anlandsetzen des Kahns ausdrücklich gefragt haben, ob er eine Dampfpumpe an Bord habe, so weist dies darauf hin, daß er die durch das Schleppverhältnis begründete Obhuts- und Ueberwachungspflicht des Schleppers noch nicht mit dem bloßen Anlandsetzen des Kahnes erledigt ansah, sondern von dem Schleppdampfer gegebenenfalls auch Pumpenhilfe begehrte. Diese Pumpenhilfe konnte sehr wohl im Rahmen der genannten Obhutspflicht geboten sein. Der Schlepperführer durfte alsdann das betreffende Begehren des Kahnschiffers nicht ablehnen, indem er wider besseres Wissen das Vorhandensein einer Dampfpumpe an Bord des Schleppers ableugnete, vorausgesetzt, daß jene Hilfeleistung unter Würdigung der gesamten Sachlage billigerweise erwartet werden konnte. Auch wird gegebenenfalls die Frage eines mitwirkenden Verschuldens der Klägerin oder ihres Kahnschiffers erneut zu prüfen sein. (I 94/27).

DIE BETRIEBSLAGE DER DEUTSCHEN BINNENSCHIFFAHRT

IM MONAT FEBRUAR 1928

(Fortsetzung und Schluß aus der Nummer 6.)

Weser Die milde Witterung im Februar brachte eine vorübergehende starke Anschwellung der Weser. Der Mindener Pegel stieg von 2,74 m am 8. auf 5,18 m am 18. (Tauchtiefe 4,58 m) und fiel dann langsam wieder. An allen Tagen war volle Abladung möglich. / Im Verkehr durch die Bremer Weserschleuse gingen in beiden Richtungen zusammen 187 000 t. Das sind 5600 t oder 3% mehr als im Vormonat und 54 000 t oder 40% mehr als im Februar 1927. Die Zunahme entfiel mit 150 400 t gegen 126 473 t im Januar allein auf die Talfracht. An Kohlen kamen bei 93 200 t rd. 24 000 t mehr an. Die Kies- und Steineverfrachtung stieg von 25 400 t auf 38 000 t. Zement hielt sich mit 4100 t etwas über der Vormonatshöhe. Bei der Kaliabladung trat ein Rückgang von 14 000 t auf 8100 t ein. Bergwärts blieb der Verkehr mit 36 600 t gegen 55 000 t zurück, hauptsächlich infolge Nachlassens der Getreideverladungen (20 800 t gegen 37 600 t). Die Mehlverschiffungen stiegen von 3200 t auf 4400 t, dagegen erreichte Holz nur 2000 t gegen 5100 t.

Mitgeteilt vom Weserbund e. V., Bremen.

Die Wasserstandsverhältnisse der norddeutschen Stromgebiete im Februar 1928. (Nach den an die Landesanstalt für Gewässerkunde gelangenden amtlichen Nachrichten.) — Das unruhige, regnerische Wetter gegen Anfang des Monats mit Temperaturen um Null Grad, das in den Tagen vom 3. bis zum 6. großen Teilen Mittel- und Ostdeutschlands eine Schneedecke brachte, ging in den Tagen vom 7. bis zum 11. in sehr milde Witterung über. In dieser Zeit fiel Regen, und die Schneedecke verschwand im Flachlande. Nach einer vorübergehenden Temperaturerniedrigung kam neues Tauwetter, das in den Tagen vom 14. bis zum 17. ungewöhnlich hohe Temperaturen und besonders im Rheingebiet ergiebige Regenfälle brachte. Die beiden Tauwetterzeiten riefen in den norddeutschen Stromgebieten das größte Hochwasser des bisherigen Winters hervor, das aber noch in maßvollen Grenzen blieb infolge des Umstandes, daß etwa am 21. trockenes und sonniges Wetter einsetzte, das ungewöhnlich lange (bis zum 7. März) dauerte und sich über ganz Deutschland erstreckte. Beim Memel und Pregel, die beide während des ganzen Monats Eisstand hatten, stand das Wasser vor dem Beginn des Hochwassers fast überall etwas über dem Mittelwasser. Fast ausschließlich durch das warme Wetter, das die überall vorhandene Schneedecke zum Schmelzen brachte, stieg das Wasser sehr schnell. Während es bei der Memel unter dem Mittelhochwasser blieb, wurde dieses beim Pregel um wenige Zentimeter überschritten. Die Weichsel, die vor Beginn des Hochwassers Wasserstände um Mittelwasser hatte, stieg bis in den Mittelhochwasserbereich. Die Oder und Elbe, die vor Eintritt des Hochwassers in ihren oberen Stromstrecken meist Wasserstände unter, in den unteren vorwiegend Wasserstände über dem Jahresmittelwasser hatten, stiegen vorwiegend infolge der Schneeschmelze bis in die Nähe des Jahresmittelhochwassers. Letzteres wurde nur bei der Netze, Warthe und Havel erheblich überschritten. Auch im Weser- und Emsgebiet blieb der Scheitel des Hochwassers meist unter dem Mittelhochwasser. Am größten war das Hochwasser im Rheingebiet und zwar dadurch, daß hier im Gegensatz zu den anderen Stromgebieten gleichzeitig mit der Schneeschmelze recht ergiebige Regenfälle niedergingen, und daß außerdem dem Rhein für diese Jahreszeit ungewöhnlich große Wassermengen aus dem schweizerischen Einzugsgebiet zuflossen. Von den größeren Nebenflüssen wurden am stärksten der Neckar und der Main von dem Hochwasser betroffen, bei denen das langjährige Mittelhochwasser um etwa 30 Zentimeter überschritten wurde. An den Pegeln des Rheinstromes wurde das Mittelhochwasser meist ebenfalls überschritten. Der Beckeninhalt des Edersees konnte infolge des Hochwassers von 152 auf 183 Millionen cbm erhöht werden. Wie aus der Tabelle hervorgeht, ist diesmal mit Ausnahme der Memel das Monatmittel überall größer als der entsprechende Durchschnitt für die Jahresreihe 1896-1925.

Dr. W. Friedrich.

Wasserstände im Februar 1928.

Gewässer	Pegelstelle	Februar 1928 NW	MW	HW	MW Februar 96/25*)	Jahresmittel 96/25*) MNW	MW	MHW
Memel	Tilsit	220	339	508	341	76	242	610
Pregel	Gr.Bubainen	230	369	450	273	68	194	448
Weichsel	Kurzebrack	129	295	493	211	25	181	526
Oder	Ratibor	108	196	310	177	80	178	601
„	Frankfurt	171	237	306	202	51	160	370
Warthe	Landsberg	193	236	314	144	—36	66	252
Netze	Vordamm	86	135	168	78	—45	28	140
Elbe	Barby	139	260	435	234	23	172	454
„	Wittenberge	212	288	410	258	43	187	441
Saale	Trotha U. P.	210	300	436	257	117	210	484
Havel	Spandau U. P.	128	142	169	110	22	74	143
Spree	Kersdorf U. P.	258	267	272	264	178	225	306
Weser	Minden	278	377	521	337	163	264	565
Aller	Westen	326	401	472	366	181	287	480
Ems	Greven	216	348	556	305	—10	168	567
Rhein	Maxau	373	466	709	371	290	429	661
„	Kaub	204	333	586	222	101	236	522
„	Köln	228	402	655	274	76	256	643
Main	Wertheim	195	294	453	211	83	158	422
Mosel	Trier	125	241	428	162	—5	101	476

*) Bei Kersdorf 1914/25

ZEITSCHRIFTENSCHAU

1. Wirtschafts- und Verkehrspolitik.

Reich und Wasserstraßen-Verwaltung
Von *Dr. Kreuzkam* („Rheinisch-Westfälische Zeitung", Essen, Nr. 144 vom 18. 3. 28).

Die Reichswasserstraßen. Ihre Verwaltung und die Länder
Von Regierungsrat Dr. *R. Schleicher*, Berlin („Schwäbischer Merkur", Stuttgart, Nr. 99 vom 29. 2. 28).

Planwirtschaft für die deutschen Häfen
Von *Dr. Erdmann*, Hamburg („Dresdener Neueste Nachrichten", Dresden, Nr. 52 vom 1. 3. 28).

Verkehrsprobleme
(„Badische Presse", Karlsruhe, Nr. 96-97 vom 26. 2. 28.)

2. Binnenschiffahrt, Wasserstraßen und Hafenwesen in Deutschland.

Die Lage der westdeutschen Binnenschiffahrt
(„Düsseldorfer Nachrichten", Düsseldorf, Nr. 129 v. 10. 3. 28.)

Die katastraphale Lage der Rheinschiffahrt
(„Düsseldorfer Nachrichten", Düsseldorf, Nr. 131 v. 11. 3. 28.)

Die Rheinschiffahrt im Jahre 1927
(„Rheinisch-Westfälische Zeitung", Essen, Nr. 129 v. 10. 3. 28.)

Im Kampf um den Oberrhein
(„Rhein- und Ruhr-Zeitung", Duisburg, Nr. 118 v. 9. 3. 28.)

Die Technik als Betreuerin des Rheinstromes. Was mancher nicht weiß oder sieht
(„Düsseldorfer Nachrichten", Düsseldorf, Nr. 95/103 vom 21./25. 2. 28.)

Der Verkehr in den Duisburg-Ruhrorter Häfen im Jahre 1927
Von Regierungsbaurat *Hoffbauer*, Duisburg („Rhein- und Ruhr-Zeitung", Duisburg, Nr. 97 vom 26. 2. 28).

Die Verkehrswege für die Ruhrkohle
Von *Hans Pieniez*, Köln („Rhein- und Ruhr-Zeitung", Duisburg, Nr. 136 vom 20. 3. 28).

Umkanalisierung des Untermains
(„Düsseldorfer Nachrichten", Düsseldorf, Nr. 147 v. 20. 3. 28.)

Die Donauschiffahrt im Dienste der europäischen Wirtschaft. Zur Wiedereröffnung des regelmäßigen Schiffsverkehrs auf der Donau
Von *von Graevenitz* („Zoll-, Speditions- und Schiffahrtszeitung", Wien, Nr. 7 vom 5. 3. 28).

Einiges über die Eisverhältnisse auf der Donau
Von Oberinspektor der Königl. ung. Fluß- und Seeschiffahrts-Gesellschaft *Theodor von Schopf* („Die freie Donau", Regensburg, Nr. 5 vom 1. 3. 28).

Der Osthafen in Regensburg
Von Rechtsrat a. D. *Ferd. Ditthorn*, Regensburg („Die freie Donau", Regensburg, Nr. 5 vom 1. 3. 28).

Der Streit um die Einfuhr englischer Kohle. Die Fragwürdigkeit des Hansa-Kanalprojektes
(„Berliner Tageblatt", Berlin, Nr. 106 vom 2. 3. 28.)

50 Jahre Ringen um die Unterweser
Von Strombaudirektor *L. Plate*, Bremen („Weserzeitung", Bremen, Nr. 120a vom 22. 2. 28).

Stellung der Oderschiffahrts-Gesellschaft auf neuen Organisationsgrundlagen
(„Prager Presse", Prag, Nr. 60 vom 29. 2. 28.)

Der Stettiner Hafen im Jahre 1927
(„Generalanzeiger für Stettin", Nr. 61 vom 1. 3. 28.)

Stettin and the State Railways
(„The Scandinavian shipping Gazette", Nr. 7 vom 15. 2. 28.)

Der Floßverkehr auf der Memel
(„Danziger Zeitung", Danzig, Nr. 57 vom 26. 2. 28.)

Der Memeler Hafen im Wettbewerb mit Königsberg
Von *Dr. Hermann Steinert*, Danzig („Königsberger Allgemeine Zeitung", Königsberg, Nr. 130 vom 16. 3. 28).

Ostdeutsche Schiffahrtssorgen
(„Oder-Zeitung", Stettin, Nr. 61 vom 11. 3. 28.)

3. Wasserstraßen und Eisenbahnen.

Binnenschiffahrt und Reichsbahn. Der Kampf zwischen beiden und seine Rückwirkungen auf die Ausfuhr
(„Bremer Nachrichten", Bremen, Nr. 60 vom 29. 2. 28.)

Reichsbahn und Wasserstraßen
(„Schwäbischer Merkur", Stuttgart, Nr. 88 vom 22. 2. 28.)

La concurrence du Chemin de fer et du canal
(„Neptune", Anvers, Nr. 228 vom 14. 3. 28.)

Eisenbahnen und Binnenwasserstraßen in Nordamerika
(„Leipziger Neueste Nachrichten", Leipzig, Nr. 61 v. 1. 3. 28.)

Probleme der nordamerikanischen Eisenbahnen und Binnenwasserstraßen
Von *Dr. Ernst Esch*, Köln („Kölnische Volkszeitung", Köln, Nr. 168 vom 3. 3. 28).

Nordamerikanische Eisenbahnen und Binnenwasserstraßen
Von *Dr. Ernst Esch*, Köln, („Kölnische Volkszeitung", Köln, Nr. 187 vom 10. 3. 28).

4. Eisenbahnwesen.

Der Entwurf einer neuen EVO.
Von Landgerichtsdirektor *Dr. O. Loening*, Berlin („Verkehrsrechtliche Rundschau", Berlin, Nr. 2, Februar 28).

Abbau der Nahtarife
Von *Kuno Eckhardt* („Vossische Zeitung", Berlin, Nr. 105 vom 2. 3. 28).

Wie hoch ist die Mehrbelastung der Güter im Normalgütertarif gegenüber dem Vorkriegszustand?
Von Reg.-Rat a. D. *Dr. Ing. Heisterbergk*, Krefeld, („Deutsche Wirtschaftszeitung", Berlin, Nr. 3 vom 19. 1. 28).

Theorie und Praxis der Reichsbahntarife
(„Weser-Zeitung", Bremen, Nr. 132a vom 27. 2. 28.)

Unwirksamkeit des neuen Küstentarifs für Bunkerkohle
(„Deutsche Allgemeine Zeitung", Berlin, Nr. 97 v. 26. 2. 28.)

Die Seehafentarifpolitik der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft
Von Geh.-Rat *C. Z. Stimming* („Weser-Zeitung", Bremen, Nr. 125a vom 24. 2. 28).

Die Seehafen-Ausnahmetarife und Holland
(„Neue Mannheimer Zeitung", Mannheim, Nr. 99 v. 28. 2. 28.)

Die Regelung der Wagengestellung im Ruhrkohlenbezirk
Von Direktor bei der Reichsbahn *W. Pirath*, Essen („Glückauf, Berg- und Hüttenmännische Zeitschrift", Essen, Nr. 9 vom 3. 3. 28).

Die Tarifermäßigung für Bunkerkohlentransporte keine Erleichterung für das oberschlesische Revier
(„Ostdeutsche Morgenpost", Beuthen, Nr. 60 vom 29. 2. 28.)

Dawesplan und Eisenbahn
Von Geh. Reg.-Rat *Dr. Quaatz*, M. d. R. („Leipziger Neueste Nachrichten", Leipzig, Nr. 55 vom 24. 2. 28).

Um den Bunkerkohlentarif der Reichsbahn
(„Berliner Börsenzeitung", Berlin, Nr. 113 vom 7. 3. 28.)

Der Bunkerkohlentarif der Reichsbahn
(„Berliner Börsenzeitung", Berlin, Nr. 121 vom 11. 3. 28.)

La Société nationale des Chemins de fer et les transports par eau. A propos des tarifs exceptionnels
(„Neptune", Anvers, Nr. 223 vom 8. 3. 28.)

5. Wasserbau.

Westharztalsperrengesetz
(„Hannoverscher Kurier", Hannover, Nr. 112-113 vom 7. 3. 28.)

Die Regulierung der Seen
Von *Dr. K. Kobelt*, Sektionschef („Schweizerische Wasserwirtschaft", Zürich, Nr. 2 vom 25. 2. 28).

Der Bau der Zwillings-Schachtschleuse bei Fürstenberg a. d. Oder
Von Regierungsbaurat *Möller*, Vorstand des Neubauamtes Fürstenberg a. d. Oder („Zentralblatt der Bauverwaltung", Berlin, Nr. 9 vom 29. 2. 28).

Die Bedeutung des Ottmachauer Staubeckens
(„Ostdeutsche Morgenpost", Beuthen, Nr. 52 vom 21. 2. 28.)

Das Rheinkraftwerk bei Kembs
(„Schwäbischer Merkur", Stuttgart, Nr. 92 vom 24. 2. 28.)

Die Verwertung der Donauwasserkräfte
Von Ing. *Joh. Hallinger*, München („Münchener Neueste Nachrichten", München, Nr. 50 vom 20. 2. 28).

6. Schiff- und Maschinenbau.

Sparsame Dampfmaschinen
(„Danziger Zeitung", Danzig, Nr. 59 vom 28. 2. 28.)

Verwendung von Hochdruckdampf in der Schiffahrt
Von *m.* („Hamburger Fremdenblatt", Hamburg, Nr. 63 vom 3. 3. 28.)

Spezialmaschinen zur Bearbeitung der Bleche, Platten und Profileisen auf Schiffswerften
Von Oberingenieur *Weil*, Frankfurt a. Main („Schiffbau und Schiffahrt", Berlin, Nr. 5 vom 7. 3. 28).

7. Ausländische Binnenschiffahrt.

Le problème des transports par eau
(„La Journé Industrielle", Paris, Nr. 3062 vom 16. 3. 28.)

Railways and Canals
(„Modern Transport", Nr. 466 vom 18. 2. 28.)

La construction du canal Anvers-Liége. Les Hollandais n'attachent pas d'importance a nos projets
(„Neptune", Anvers, Nr. 204 vom 19. 2. 28.)

Le canal Anvers Liége et le barrage de l'Ourthe
(„Neptune", Anvers, Nr. 207 vom 22. 2. 28.)

A propos du canal Anvers Liége
(„Neptune", Anvers, Nr. 210 vom 25. 2. 28.)

Le Canal Anvers Liége. C'est un intéret national qui s'attache à la liaison directe de la Meuse avec le port d'Anvers
(„Neptune", Anvers, Nr. 219 vom 5. 3. 28.)

Les doléances de la batellerie belge
(„Neptune", Anvers, Nr. 211 vom 26. 2. 28.)

La hausse des droits de péage sur les canaux belges
(„Neptune", Anvers, Nr. 214 vom 29. 2. 28.)

Die belgischen Binnenwasserstraßenpläne
(„Industrie- und Handelszeitung", Berlin, Nr. 69 v. 21. 3. 28.)

Die gegenwärtige Lage der englischen Binnenschiffahrt, die Ursachen ihres unbefriedigenden Zustandes und die Versuche zu ihrer Wiederbelebung unter besonderer Berücksichtigung der Einwirkungen des Krieges
Von *Arthur Meisel* („Archiv für Eisenbahnwesen", Berlin, Nr. 2, März/April 28).

Notable Baltic Ports. The Port of Danzig
(„The Skandinavian shipping Gazette", Nr. 8 v. 22. 2. 28.)

Notable Baltic Ports. The Port of Gdynia
(„The Skandinavian shipping Gazette", Nr. 9 v. 29. 2. 28.)

928 Nr. 8 2. Aprilheft

Zeitschrift für Binnenschiffahrt

Herausgeber: Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt e. V. Berlin NW 40 Herwarthstr. 3a
Fernsprech-Anschluss: Amt Hansa Nr. 2744, Nr. 2745 und Nr. 2755 • Telegramm-Adresse: Binnenfahrt, Berlin
Vorstand: Generaldirektor Dr. h. c. Ott, Köln / Geh. Baurat Prof. Dr. ing. h. c. de Thierry, Berlin / Staatsrat Dr. Ritter v. Graßmann, München / Hauptgeschäftsführer: Syndikus E. Schreiber, Berlin NW 40, Herwarthstr. 3a

60. JAHRGANG DER MITTEILUNGEN DES ZENTRALVEREINS

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" erscheint zweimal monatl. u. ist Organ nachstehender Vereinigungen

Brandenburgischer Oder-Verein, Frankfurt a. O. / Bremer Kanal-Verein, Bremen / Deutsch-Oesterreich-Ungarisch-Schweizerischer Verband für Binnenschiffahrt / Elbe-Ostsee-Kanal A.-G. Wismar Hamburger Verein für Flußschiffahrt / Hansa-Kanal-Verein, Bremen / Intern. Vereinigung z. Förderung des Rheines bis zum Bodensee / Kanalverein Berlin-Leipzig / Küstenkanal-Verein Oldenburg Nordschweiz. Verband f. Schiffahrt Rhein-Bodensee / Pommerscher Binnenschiffahrtsverein / Schlesischer Oderverein / Südostpreuß. Kanalverein e. V. / Südwestdeutscher Kanalverein f. Rhein-Donau Neckar / Verband für Kanalisierung der Mosel u. Saar / Verband zur Wahrung der märk. Schiffahrtsinteressen e. V. / Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr e. V. / Werra-Kanalverein zur Verbindung der Weser mit Main und Donau / Weser-Bund e. V

Schriftleitung:
Berlin NW 40, Herwarthstraße Nr. 3a
Fernruf Hansa Nr. 2744-45-55, Tel.-Adr.: Binnenfahrt



Die in der Z. f. B. zur Veröffentlichung gelangenden Aufsätze gehen in das Eigentum des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V. über. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Herausgeber keine Verantwortung Beantwortung von Anfragen und Rücksendung von Manuskripten erfolgt nur, wenn Rückporto beigefügt ist. Nachdruck einzelner Artikel ist nur mit Erlaubnis der Schriftleitung und unter Quellenangabe gestattet. **Bezugspreis** monatlich 2 Mark, nach dem Ausland monatlich 3 Mark Einzelhefte kosten 1,25 M. **Anzeigen.** Die 4 gespalt. Millimeterzeile 20 Pfg. Bei Wiederholungen Rabatt laut Tarif. Etwaiger Erscheinungsausfall infolge höherer Gewalt oder Streiks berechtigt nicht zur Rückforderung des Bezugsgeldes.

Verlag:
Mammut-Verlag G. m. b. H.
Berlin S 14, Wallstr. 56, Fernruf F. 7 Jannowitz Nr. 4570

INHALTSVERZEICHNIS:

Die Binnenschiffahrt im Rahmen der deutschen Volkswirtschaft[1])

Von Dr. Otto Most

Der „Verkehr“ umfaßt die Beförderung dreier verschiedener und scharf scheidbarer Dinge: Nachrichten, Sachgüter und Menschen. Die Verkehrs**mittel**, die zur Verfügung stehen, sind weniger scharf zu trennen; wohl nach ihrer Art, aber nicht nach ihrer Bestimmung. Die Post dient nicht allein dem Nachrichten-, sondern auch von altersher dem Personenverkehr; die Eisenbahn dient nicht nur dem Personen- und Güter-, sondern auch dem Briefverkehr. Bei der Schiffahrt und beim Kraft- und Luftverkehr verhält es sich ähnlich. Daraus ergibt sich, daß alle öffentlichen Verkehrsmittel von Natur aus im Verhältnis gegenseitiger **Ergänzung**, aber auch gegenseitigen **Wettbewerbes** stehen. Hierin liegt ein besonderes Charakteristikum und gleichzeitig eine grundsätzliche Schwierigkeit für alle Verkehrspolitik. Es heißt, deren Aufgaben völlig verkennen, wenn sie etwa dahin zielt, ein Verkehrsmittel vor anderen als das **allein** maßgebende auszugestalten. Das Ergebnis wäre ein Körper mit unharmonisch ausgebildeten Gliedern. Das Ziel jeder Verkehrspolitik muß vielmehr sein, **alle** Verkehrsmöglichkeiten so auszugestalten, daß der Verkehr insgesamt immer schneller und sicherer, billiger und zuverlässiger wird, und zwar so, daß all dies unbeschadet von Schwankungen der Wirtschaftskonjunktur und damit größerer oder geringerer Inanspruchnahme der Verkehrsmittel unter allen Umständen gewährleistet bleibt.

So ist es denn unmöglich, etwa eine allgemein gültige Reihenfolge für die Bewertung der einzelnen Verkehrsmittel in Gegenwart und Zukunft aufzustellen. Vielmehr kommt es darauf an, welches von ihnen **im einzelnen Falle** die gestellte Verkehrsaufgabe mit dem geringsten Aufwand aufs beste löst, und zwar nicht vorübergehend, sondern dauernd[2]).

Ganz besonders kommen solche Erwägungen von gegenseitiger Ergänzung und auch von gegenseitigem Wettbewerb für Betrachtungen in Frage, die den **Güterverkehr** im Auge haben, und hierbei wieder namentlich den Anteil, den die **Eisenbahn** einerseits, die **Binnenschiffahrt** andererseits daran hat. Jeder der beiden wirkt und ringt um Vermehrung dieses seines Anteils; und zwar um so nachdrücklicher, je schwieriger die Wirtschaftslage, je knapper die Verkehrsdecke und je ungewisser die Zukunft ist.

Alle Verkehrsmittel haben einen dreifachen Zweck, nämlich:

a) vorhandene Produktion ökonomischer zu gestalten,
b) fehlende Produktion zu wecken und erst zu ermöglichen,
c) den Konsum zu erleichtern und zu verbilligen.

Aus dieser Zwecksetzung ergibt sich ohne weiteres, daß die Ausgestaltung der Verkehrsmittel der Produktionsintensität nicht zu folgen, sondern ihr vorauszugehen hat. Dies naturgemäß aber doch nur in dem Maße, wie sie später nutzbringend, d. h. volkswirtschaftlich rentabel verwandt werden kann. Dabei ist **„Rentabilität“** nicht ohne weiteres gleichzusetzen mit **privatwirtschaftlichem** Erträgnis. Wichtig sind zur Gewinnung eines Urteils stets neben den **unmittelbaren** Erträgnissen die **mittelbaren.** Aus meiner Amtstätigkeit als Beigeordneter der Stadt Düsseldorf ist mir noch lebhaft eine von mir durchgeführte Berechnung in Erinnerung, wonach das für die damaligen Verhältnisse erhebliche Defizit der dortigen Hafenverwaltung mehr als ausgeglichen wurde allein von den Gewerbesteuererträgnissen derjenigen Firmen, die sich im Hafengelände neu angesiedelt hatten. Zahlreiche andere Beispiele noch weit „mittelbarerer Mittelbarkeit“ sind allerorts zu greifen. Andererseits liegt aber auf der Hand, daß die Erzielung einer auch **privatwirtschaftlichen Rente** mindestens **dort** Voraussetzung ist, wo das Verkehrsmittel der Natur der Sache nach privatwirtschaftlich organisiert ist und, solange die Grundlagen des heutigen Wirtschaftssystems bestehen bleiben, privatwirtschaftlich organisiert sein muß.

Aus all dem ergibt sich zweierlei:

1. **Wenn** die Binnenschiffahrt als volkswirtschaftlich notwendig angesehen wird — und daß sie es ist, wird von keiner Seite bestritten —, muß die deutsche Wirtschafts- und Verkehrspolitik dahin gehen, ihr unter normalen Verhältnissen eine privatwirtschaftliche Rente zu ermöglichen, nicht aber deren Erreichung durch öffentliche Maßnahmen verschiedener Art über Gebühr erschweren, ja unmöglich machen.
2. Die Beantwortung der Frage nach Ausbau und Ausgestaltung einzelner Verkehrsmittel und Verkehrswege darf nicht lediglich vom **augenblicklichen** Zustande der Wirtschaftsverhältnisse abhängig gemacht werden. Nicht weniger fehlerhaft aber ist es zu glauben, daß **jeder** Ausbau von Verkehrsmitteln naturnotwendig Verkehr nach sich ziehen müsse. Diese schlichte Wahrheit ist gerade bei der nun schon Jahre dauernden Auseinandersetzung über „Eisenbahn und Wasserstraßen“ bald nach der einen, bald nach der anderen Richtung außer acht gelassen worden.

---

[1]) Nachträgliche Niederschrift eines auf einer Tagung der deutschen Hafenverbände gehaltenen Vortrags, die auf Wunsch der Schriftleitung erfolgt.

[2]) Diese Einleitung nach Most, Deutsche Verkehrsprobleme, Duisburg, 1927.

In jeder Verkehrspolitik steckt ein Stück Wahrscheinlichkeitsschätzung, Spekulation im guten Sinne des Wortes. Dieser kommt eine um so größere Bedeutung zu, je unsicherer und je weniger auf lange Zeit übersehbar die Grundlagen der wirtschaftlichen Entwicklung sind. Die Lage Deutschlands aber bringt es mit sich, daß die Schätzungen seiner wirtschaftlichen Zukunft auf besonders stark schwankendem Boden stehen, denn seine Entwicklung hängt in größtem Maße von Faktoren ab, die unserem Einfluß entzogen sind. Die verkehrspolitischen Fragen sind in Deutschland darum schwieriger und infolgedessen auch verantwortungsvoller als irgendwo anders.

Aus all dem erklärt sich zur Genüge, warum die Probleme der Verkehrspolitik gerade im Deutschland der Gegenwart so große Bedeutung gewonnen haben, warum die Frage nach Berechtigung und Förderungsbedürfnis der verschiedenen Verkehrsmittel so viele und große Wellen schlägt, warum schließlich die Auseinandersetzung darüber vielfach zu einem Streit mit mancherlei unerfreulichen Nebenerscheinungen ausgewachsen ist.

Bei diesem Streit geht es, von der Binnenschiffahrt aus gesehen, um zweierlei: einmal um ihre **Erhaltung**, zum anderen um die **Erweiterung** ihres Betätigungsfeldes. Hier wie dort wird das Problem dadurch kompliziert, daß als weitere Konkurrenten für den Eisenbahnverkehr sich im Laufe der letzten Zeit mit ebenfalls nicht geringen Ansprüchen an die verfügbare Verkehrsgröße Kraftwagen und Luftfahrt hinzugesellt haben.

Im Punkte „Erweiterung" handelt es sich im wesentlichen nach wie vor um den **Neubau oder die Ausgestaltung von Kanälen** und kanalisierten Wasserläufen. Es ist richtig, daß nicht selten Kanalneubauten von entscheidender Bedeutung für den wirtschaftlichen Aufstieg der durchflossenen Gebiete gewesen sind. Ja, zum Teil wären ohne sie gewisse Entwicklungen großen Maßstabes ganz undenkbar. Es sei an das Beispiel der kanalisierten Oder und ihren maßgeblichen Einfluß auf die schlesische Wirtschaft erinnert. Was der Dortmund—Ems-Kanal und der Rhein—Herne-Kanal für das rheinisch-westfälische Industriegebiet bedeuten, ist bekannt. In allen diesen Fällen zeigt sich als Ergebnis ein vermehrter Eisenbahngüterverkehr nicht **trotz**, sondern **wegen** der Kanäle. Damit ist aber noch nicht gesagt, daß gleiches auf alle oder auch nur annähernd alle Kanalprojekte zutrifft, die heute der Vorprüfung unterliegen oder deren Fortführung zur Debatte steht. Die Investierung der dafür erforderlichen großen Mittel hat natürlich eine andere Bedeutung in Perioden allgemeinen Wohlstandes als in der Gegenwart. Der gemeinsame Ausschuß, der aus je 9 Mitgliedern des Reichswirtschaftsrates, des Reichseisenbahnrates und des Reichswasserstraßenbeirates zur Erforschung und Durchleuchtung aller maßgeblichen Fragen des binnenländischen Verkehrs gebildet worden ist, hat darum eine seiner drei Unterabteilungen mit der Aufgabe betraut, sämtliche Neubauprojekte (Wasser- und Schienenwege) auf ihre Wirtschaftlichkeit und Dringlichkeit eingehend zu prüfen. Nach allem bisher Geschehenen ist anzunehmen, daß diese Prüfung mit sehr kritischer Einstellung erfolgen wird.

Was die ungleich wichtigere und volkswirtschaftlich eminent bedeutsamere Forderung nach der **Erhaltung der deutschen Binnenschiffahrt** anlangt, so ist davon auszugehen, daß sie mit rund einem Sechstel am gesamten deutschen Güterverkehr beteiligt ist, wenn die **Mengen** zugrunde gelegt werden; unter Zugrundelegung der Mengen kombiniert mit den **Entfernungen** (Tonnen-Kilometer) ist der Anteil noch wesentlich günstiger.

Dabei ist aber zu berücksichtigen (was meistens übersehen wird), daß es eine durchaus falsche Vorstellung gibt, wenn man etwa auf Grund jeder Mengenabgaben das **tatsächliche wirtschaftliche Gewicht der Binnenschiffahrt gegenüber der Eisenbahn** mit der Quote 1 : 5 bezeichnen zu können glaubt. Der „Durchschnitt" führt hier irre, denn die Bedeutung der Wasserstraße ist in den einzelnen Teilen Deutschlands ganz verschieden. In weiten Gegenden des Reiches ist mit ihr kaum ernstlich zu rechnen, in anderen dagegen hat sie einen so gewaltigen Anteil am Verkehr, daß das Phantastische einer Vorstellung, die Eisenbahn könne bei verbesserten Einrichtungen die Leistungen der Binnenschiffahrt ohne wesentliche Neuinvestierungen „ablösen", mit Händen zu greifen ist.

Zum Beispiel diene, daß auf das **rheinisch-westfälische Industriegebiet** vom deutschen Gesamtgüterverkehr ungefähr ein Drittel, vom deutschen Eisenbahnverkehr insbesondere etwa ein Fünftel, vom deutschen Binnenschiffahrtsverkehr rund drei Viertel entfällt. Umgekehrt ist festzustellen, daß vom **gesamten Ruhrgebietsverkehr zwei Fünftel sich auf dem Wasserwege vollziehen.**

Aus solchen Erwägungen heraus ging die frühere preußische Politik immer dahin, beide Verkehrsmittel einander gleichwertig zu behandeln. Auch Wortführer der heutigen Reichseisenbahn-Hauptverwaltung haben mehrfach diesen Grundsatz der völligen Gleichwertigkeit von Eisenbahn und Wasserstraße mit Nachdruck betont.

Von gleicher Seite ist darauf hingewiesen worden, daß die Voraussetzungen für die Durchführung einer **einheitlichen Verkehrspolitik**, die von solchen Grundsätzen praktisch getragen wird, heute günstiger seien als vor dem Kriege; das Reichsverkehrsministerium sei Ausgangspunkt und Träger.

Ohne Zweifel ist eine solche einheitliche Verkehrspolitik unbedingt notwendig. Sie wäre auch an sich möglich. Ob sie freilich wirklich vorhanden ist, darf füglich bezweifelt werden. Wie die Dinge heute liegen, ist der Einfluß des Reichsverkehrsministeriums auf die Reichsbahn sehr gering. Mag ihr formell, namentlich in der **Tarifpolitik**, manches dem Wortlaut nach stark klingende Recht verliehen sein, in praxi ist es schon richtig, wenn gelegentlich davon gesprochen wurde, daß die „wirkliche Verantwortlichkeit" und darum natürlich auch „wirkliche Entscheidung" in Tariffragen bei der Spitze der Reichseisenbahn liege. Daß diese aber nicht gerade ihre Lebensaufgabe in der Erhaltung der mit ihr konkurrierenden Binnenschiffahrt sieht, liegt in der Natur der Sache.

Freilich betonen maßgebende Kreise der Reichsbahn immer wieder, daß deren Tarifpolitik, von Einseitigkeit weit entfernt, vielmehr von **volkswirtschaftlichen** Interessen getragen sei, wie dies ja auch die einschlägige Bestimmung der Reichseisenbahn-Gesetzgebung ihr zur Pflicht mache. Freilich müssen, so wird weiter gesagt, den Interessen der Volkswirtschaft als der Gesamtheit auch einmal Interessen **innerhalb** dieser Volkswirtschaft als die kleineren geopfert werden. Mit solchen Darlegungen werden Staffeltarife, Seehafenausnahmetarife und ähnliches begründet.

Es soll auf die Frage nach der Berechtigung dieser Begründung im einzelnen Falle hier nicht eingegangen werden. Trifft sie aber **grundsätzlich** zu, so muß unter Umständen auch andererseits für die Reichsbahn ein **freiwilliger Verzicht auf Verkehrsmengen** nicht zu den Unmöglichkeiten gehören. Es wird vielmehr auch gelegentlich von ihr auf Gütermengen gefordert werden dürfen, nicht nur dort, wo es sich um die Schaffung verbilligter Verkehrsmöglichkeiten für die Verkehrsinteressenten handelt, sondern auch gegebenenfalls dort, wo der einzig durchschlagende Grund ist, „der Wasserstraße zu **helfen**", d. h. die Verkehrsmittel auf ihr lebens- und leistungsfähig zu erhalten. Zu solcher Lebens- und Leistungsfähigkeit bedarf dieses privatwirtschaftlich organisierte Gewerbe eines bestimmten Beschäftigungsgrades, ohne den es nicht möglich ist, den großen und vielgestaltigen Apparat in Ordnung zu halten. Und wenn dieser Apparat unter den zur Zeit gegebenen Verhältnissen etwa auch einmal reichlich groß erscheinen mag, so wäre es doch **außerordentlich gefährlich, ihn für alle absehbare Zukunft zu beschränken.** Zu Grunde gehen lassen ist leicht, wieder aufbauen im Augenblick des Bedürfnisses überaus schwer. Bei aller Würdigung der Gründe, die seitens der Reichsbahn den Forderungen auf Schaffung von Binnenumschlagstarifen und ähnlichem entgegengestellt werden, ist deshalb die Frage erlaubt, ob diese allgemeineren Gesichtspunkte diejenige Beachtung finden, die sie vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus unbedingt verdienen.

Allerdings spielt bei hier einschlägigen Erörterungen oft der Hinweis auf die **finanzielle Lage der Reichsbahn** eine Rolle; sie sei so prekär, daß die Reichsbahn irgend eine Verkehrs- und damit Einnahmeminderung oder einen Verzicht auf eine mögliche Verkehrs- und damit Einnahmevermehrung nicht ertragen könne; es wird im Zusammenhang damit insbesondere auf die jährliche **Annuität** von 660 Millionen, auf die Abgabe aus **Verkehrssteuern** von 290 Millionen, auf die gegenüber der früheren Zeit wesentlich erhöhten Ausgaben für **Löhne, Gehälter und soziale Lasten,** hingewiesen. All das schaffe eine für die Reichsbahn so außergewöhnliche Lage, daß dahinter viele sonst vielleicht beachtliche Momente ohne weiteres zurücktreten müßten.

Diese Angaben sind an sich richtig. Ebenso richtig ist, daß die Binnenschiffahrt statt mit 660 Millionen Annuitäten „nur" eine Gesamtbelastung aus Industrieobligationen von 100 Millionen Mark zu tragen hat. Das Verhältnis der letzteren zu den Annuitäten der Reichsbahn stellt sich also **annähernd** wie das Verhältnis in den Verkehrsziffern, d. h. wie 1 : 6½. Die Lage der Reichsbahn ist also in der Tat hier zunächst wesentlich ungünstiger, aber es ist daran zu erinnern, daß die heutigen Reichsbahnen vor dem Kriege einen Ueberschuß abwarfen, der höher war als der Betrag der heutigen Annuität. Die Erhöhung an Löhnen, Steuern und Gehältern aber trifft die Reichsbahn nicht mehr als die Binnenschiffahrt. Der Verkehrssteuer schließlich stehen die öffentlichen Abgaben der privaten Binnenschiffahrt gegenüber, die von der Reichsbahn nicht getragen zu werden brauchen und die auf die Einheit berechnet etwa das Dreifache gegenüber der Vorkriegszeit betragen mögen und die im Verhältnis zum Anteil an der Gesamtverkehrsleistung kaum niedriger sein dürften als die Belastung der Reichsbahn durch die Verkehrssteuer. Allerdings ist in **einem** Punkte die Reichsbahn zweifellos im Nachteil; auf ihr lasten die vielen Millionen für **Beamten- usw. Pensionen.** Andererseits aber ist die Binnenschiffahrt in einer ganz anderen Lage als die Eisenbahn infolge des **Zwanges, unter allen Umständen eine Rente zu erzielen,** wenn sie nicht zu Grunde gehen will. Die Reichsbahn kann leben, auch ohne Dividende zu geben, oder man kann auch sagen: Jene mehrfach behandelte Annuität ist die Rente, die die Reichsbahn entsprechend der privatwirtschaftlichen Dividende herauswirtschaften muß, so daß dann die Binnenschiffahrt mit ihrer Belastung aus Industrieobligationen sogar noch eine Mehrbelastung aufweisen würde.

Was ich mit dem hier Angeführten zu sagen wünsche, ist dies: **Man sollte künftig die Betonung der Reichsbahnbelastung als eines maßgeblichen Momentes in der Erörterung der einschlägigen Fragen fallen lassen** und feststellen, daß in dieser Beziehung die **Reichsbahn und die Binnenschiffahrt sich auf gleicher Ebene befinden und daß darum jede von beiden die gleiche Berechtigung hat,** in **der deutschen Verkehrspolitik die gebührende Berücksichtigung zu finden.**

Es soll bei Gelegenheit dieser allgemeinen Ausführungen nicht eingehend von der heute gerade so großen Not der deutschen Binnenschiffahrt die Rede sein. Nur darauf sei hingewiesen, wie außerordentlich ungünstig sich für die deutsche Binnenschiffahrt der **ausländische Wettbewerb** auswirkt, der sich in den letzten Zeitläuften so ganz außerordentlich verstärkt, die deutsche Flagge beengt, ja vielfach bereits verdrängt hat. Dieser ausländische Wettbewerb hat einen mächtigen Vorsprung infolge geringerer Steuern, einer geringeren Sozialbelastung, geringerer Löhne, wozu noch in nicht geringem Maße **Subventionen** mittelbarer und unmittelbarer Art kommen. So wird die deutsche Schiffahrt auf deutschen Strömen bedroht.

Man mag die Unterhaltung der Wasserstraßen als eine mittelbare „Subvention" der Binnenschiffahrt ansehen; darum aber handelt es sich nicht. Der Gedanke an **tatsächliche** Reichs- oder Staatsunterstützung finanzieller Art hat sich bereits auf

vielen anderen Gebieten so verhängnisvoll ausgewirkt, daß wahre Freunde der Binnenschiffahrt seine Anwendung auf sich nicht wünschen können. Um so wichtiger ist es, daß Reich und Staat durch **geeignete Maßnahmen der Sozial- und Steuerpolitik die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Flagge wieder stärken** und in einer als ganzes gesunden **Wirtschaftspolitik** die Grundlage auch für eine gesunde **Verkehrspolitik** schaffen.

Aller Verkehr und alle Verkehrsmittel sind auf Gedeih und Verderb mit der allgemeinen Wirtschaftspolitik verknüpft, hängen von ihr in größerem Maße ab, als viele andere Produktionsgebiete. Im Rahmen aber dieser allgemeinen Wirtschaftspolitik ist auf eine vernünftige, nicht einseitige, auf eine weitblickende, nicht nur auf den Augenblick schauende Verkehrspolitik nicht zu verzichten.

Der Hanseatische Leitspruch: „Navigare necesse est, vivere non est" darf heute umgedeutet werden in den Satz: „Wir müssen Schiffahrt treiben, um zu leben". Die deutsche Zukunft liegt nicht nur auf den Schienen, sondern auch auf dem Wasser, und hier wiederum nicht nur auf hoher See, sondern auch auf den deutschen Strömen, Flüssen und Kanälen. Möge die Gegenwart und die allernächste Zukunft bald — bevor die einst so gesunde Binnenschiffahrt vielleicht einen auf lange Zeit hinaus unausgleichbaren Schaden erleidet — den Weg finden und entschieden verfolgen, um dieser Erwägung Rechnung zu tragen!

Güterverkehr auf den deutschen Binnenwasserstraßen im Jahre 1927 *)

(Vorläufige Ergebnisse)

Verkehr der Häfen, Schleusen und Grenzstellen	Güter insgesamt von Jan. bis Dez.					Dav. Kohlen v. Jan. bis Dez			
	an		ab		an u. ab zus. 1927 geg. 1926 in vH	an		ab	
	[1]) 1926	1927	[1]) 1926	1927		1926	1927	1926	1927
	Mengen in 1 000 t								
Königsberg i. Pr.	388	424	153	170	110	2	7	93	37
Kosel	729	736	2 394	2 500	104	3	1	2 244	2 418
Breslau	150	262	600	511	103	6	14	394	332
Stettin und Swinemünde	2 113	1 400	984	1 216	84	1 013	552	161	215
Berlin (ohne äußere Stadtgeb.)	4 324	5 589	1 000	910	122	1 045	1 509	14	14
Magdeburg[2])	587	786	575	641	123	61	84	27	25
Hamburg	4 966	3 902	3 343	5 089	108	820	152	350	557
Hannover und Umgegend	724	800	604	687	112	663	704	4	—
Emden[3])	1 775	1 533	1 866	2 270	104	1 695	1 480	20	—
Duisburg[4])	3 196	5 739	24 045	18 491	89	156	151	22 688	17 096
Mannheim und Ludwigshafen[5])	7 054	8 673	2 247	1 658	111	4 238	4 939	598	70
Karlsruhe	1 307	1 806	209	249	136	1 132	1550	37	1
Kehl	579	836	184	239	141	321	369	114	57
Frankfurt a. M.	1 308	1 811	124	126	135	682	858	—	0
Aschaffenburg	644	883	93	66	129	525	644	14	5
Passau und Regensburg	300	362	264	353	127	7	15	7	10
Bremen, Weserschleuse	1 520	1 726	288	523	124	819	937	1	1
Im Ruhrgebiet (Schleuse Münster)	2 226	2 773	3 764	3 750	109	16	11	3 629	3 514
Im Ruhrgebiet (Schleuse Duisburg)	1 621	2 846	10 592	10 615	110	51	15	9 493	9 638
Im Ausland (über Emmerich)	38 020	29 763	14 043	24 069	103	28 840	20 771	163	683
Im Ausland (über Schandau)	556	813	1 641	1 110	88	—	—	607	258
Zusammen	74 087	73 463	69 013	75 243	104	42 095	34 763	40 658	34 931

[1]) Endgültige Zahlen. — [2]) Dezember 1927 enthält noch Nachträge für Aug. bis Nov. 1927. — [3]) Infolge Kanalsperre vom 21. Nov. bis 5. Dez. 1927 kein Verkehr. — [4]) Ohne Ladestellen am Rheinufer im Gemeindebezirk Duisburg. — [5]) Ludwigshafen Januar bis März 1927 berichtigte Zahlen.

Für das Jahr 1927 zeigt der Güterverkehr der deutschen Binnenwasserstraßen gegenüber dem Vorjahr eine leichte Zunahme. Dabei ist nicht zu übersehen, daß das Jahr 1926, infolge der Auswirkungen des englischen Bergarbeiterstreiks, gegenüber den vorhergegangenen Jahren eine starke Erhöhung aufwies, so daß im Jahre 1926 auch zum erstenmal in der Nachkriegszeit der Verkehrsumfang von 1913 nicht nur wieder erreicht, sondern sogar überschritten wurde. Die Verkehrszunahme von 1927 gegenüber 1926 steht in der Hauptsache im Zusammenhang mit der gesamten wirtschaftlichen Entwicklung des Berichtsjahres, die gegenüber dem Vorjahr einen Aufstieg zeigt. Die Wasserstandsverhältnisse des Berichtsjahres waren im allgemeinen als günstig zu bezeichnen; nur auf der Oder traten mehrfach Beschränkungen durch Niedrigwasser ein. Der milde Winter brachte zu Beginn des Jahres Frostbehinderungen nur in geringem Maße, in der Hauptsache auf den ostpreußischen Wasserstraßen und auf der oberen Oder; im Dezember erfolgten, wie schon erwähnt, auf allen Wasserstraßen zeitweise Behinderungen durch Frost. / Der im Vorjahr stark angestiegene Kohlenverkehr hat sich im Berichtsjahr im Verkehr der wichtigen Verkehrspunkte um rund $^1/_8$ vermindert.

*) Siehe „Wirtschaft und Statistik", Nr. 4/1928

Die volkswirtschaftliche Bedeutung der deutschen Binnenhäfen

Von Regierungsbaurat Wehrspan,
Hafen-Direktor in Wanne-Eickel.

Als die ersten Eisenbahnen gebaut wurden, bekämpfte man sie wegen der Gesundheitsschäden, die man für die Reisenden und das unbeteiligte Publikum befürchtete, und aus wirtschaftlichen Erwägungen, weil man einen Wettbewerb in der Hauptsache mit dem Landstraßenverkehr befürchtete. Die gesundheitlichen Schädigungen traten nicht ein, der Eisenbahnverkehr stieg gewaltig und mit ihm der Straßenverkehr.

Auch der Schiffahrt prophezeite man das Ende. Wenn sie auch durch die Eisenbahn z. B. auf der Ruhr zum Erliegen kam, so entwickelte sie sich gleichlaufend mit dem Wachsen des Eisenbahnverkehrs und der Entwicklung des Wirtschaftslebens.

Jetzt leben wir wieder in einer Zeit, in der man von begeisterten Anhängern der Eisenbahn unter Hinweis auf Selbstkosten und ausländische Verhältnisse der Schiffahrt die Existenzberechtigung streitig machen und als allein seligmachendes Verkehrsmittel die Eisenbahn ansehen möchte.

Diese Gedankengänge sind nicht richtig. Der Weg der Entwicklung liegt nicht in dem Verschwinden einzelner Verkehrsmittel, sondern in der Vermehrung der Beförderungsarten und daraus folgend in einer Verteilung der Aufgaben auf die Verkehrsmittel.

Das elektrische Licht hat das Gaslicht nicht beseitigt, sondern im Wettstreit beide technisch und wirtschaftlich nebeneinander entwickelt. Man denke nur an die geplante Gasfernversorgung und die sich daraus ergebenden technischen und wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten der verbrauchenden Industrie.

Die elektrische Lokomotive hat den angesagten Todeskampf der Dampflokomotive nicht gebracht, sondern sie zu einer kraftvollen Vervollkommnung mit Erfolg getrieben.

Die Vorteile, welche die Eisenbahn dem Lande und dem Volke brachte, regten die Schiffahrt zum Wettstreit an und steigerten Schiffsgröße und Schiffsform, Ausrüstung und Ausnutzung, Fahrgeschwindigkeit und Ladeschnelligkeit.

Das Fahrzeug bedingte Aenderungen der Fahrstraße, welche meist verbunden waren mit Verbesserungen am Wasserlauf zwecks Beseitigung der Hochwassergefahr, Anliegerschutz und Melioration.

Die Steigerung der Leistung und Benutzung der natürlichen Wasserstraßen forderte aus staats- und volkswirtschaftlichen Gründen Herstellung von Verbindungen zwischen den natürlichen Wasserstraßen durch Kanäle.

Der richtige Gedanke, daß die Eisenbahnen als einheitliches Netz zu betreiben seien, brachte die Bildung der Reichsbahn und übertrug sich naturgemäß auf die Wasserstraßen, welche in die Han des Reiches kamen.

Seit altersher bestanden an den schiffbaren Wa serstraßen an Orten, die durch Lage oder Verkehr bedeutung dazu bestimmt waren, Stellen für de Umschlag auf Fuhrwerke, die sich mit der Entwick lung der Eisenbahn und der Verkehrsmengen z den großen Hafengebilden entwickelten, wie si heute sind.

Die Entwicklung des Binnenverkehrs ist so stark daß sich viele Binnenhäfen bezüglich ihrer Ve kehrsgröße und Bedeutung gleichberechtigt nebe die größten Seehäfen stellen.

Die Aufgabe der Schaffung der Binnenhäfe wurde allgemein den Interessenten überlasse Daß sich Verbraucher mit genügend großem Um schlag eigene Häfen und Umschlagsanlagen erric teten, ist ohne weiteres verständlich.

In den meisten Fällen übernahmen jedoch dies Aufgaben die Kommunen. Sie ließen sich dab nicht leiten von dem Gedanken, selbständige wirt schaftliche Unternehmungen zu Erwerbszwecken z gründen, sondern übernahmen diese Aufgabe no gedrungen, da für die Privatwirtschaft kein Anrei zur Uebernahme des Risikos bestand, andererseit erhebliche Mittel erforderlich waren und außer dem die Kommunen in einem eigenen Hafen ei Instrument der Belebung des Handels und der Wirt schaft im eigenen Stadt- oder Verkehrsbereich sa hen. Sie suchten eine mittelbare Befruchtung de Wirtschaftslebens und fanden sich damit ab, wen das Unternehmen keine Gewinne abwarf oder so gar Zuschüsse erforderte.

Sind diese Gedankengänge richtig? Liegen staats volks- oder stadtwirtschaftlich berechtigte Gründ vor oder haben die recht, welche dem Wasserwe und den Häfen jede allgemeinwirtschaftliche Be deutung absprechen?

Die deutschen Wasserstraßen stehen im engste Zusammenhang mit der deutschen und außerdeut schen Seeschiffahrt und den Wasserstraßennetze der Nachbarstaaten, z. B. Holland, Belgien, Frank reich.

Viele Seehäfen sind nach ihrer Anlage kein Eisenbahn-, sondern Wasserhäfen, d. h. sie sin eingerichtet nicht auf den Umschlag von Eisenbah auf Seeschiff über die Kaimauern, sondern vo Wasser zu Wasser, von Flußschiff auf Seeschif und umgekehrt. Diesen Tatsachen muß der Ver kehr sich anpassen.

In den mit Wasserstraßen stark durchzogene Ländern, insbesondere Holland und Belgien, komm den Wasserstraßen eine überragende Bedeutun zu. Wie ein Magnet haben die Wasserstraßen di

Werke zur Ansiedlung herangezogen. Der Wasserweg ist für sie der natürlichste Verkehrsweg.

Ein gesunder Wettbewerb der Verkehrsmittel untereinander ist erwünscht, wenn die Berechtigung der verschiedenen Verkehrsmittel für die einzelnen Verkehrszweige erkannt und anerkannt wird, wenn ein unwirtschaftlicher Wettbewerb vermieden wird und wenn letzten Endes der Wettbewerb untereinander die Leistung aller steigert und die Kosten senkt.

So unerwünscht der Reichsbahn der Verkehr auf Wasserstraßen, auf Autos und in Flugzeugen sein mag, auf jeden Fall veranlaßt die nach der Marktlage sich regelnde Höhe der Schiffsfrachten den Verfrachter, den billigsten oder wirtschaftlichsten Weg zu suchen.

Der Gedanke, die wirtschaftlichen Lebenskräfte einer Stadt anzuregen und zu befruchten durch Schaffung eines Hafens, ist richtig, solange ein ungesunder Wettbewerb benachbarter Städte vermieden wrid.

Keine Stadt darf einen Hafen bauen, nur um einen zu haben, sie darf ihn nur dann bauen, wenn dieser Hafen dem Verkehr gegenüber seine Aufgaben wirtschaftlicher erfüllen kann als ein anderer.

Ein derartiger Hafen erfüllt große volkswirtschaftliche Aufgaben. Zunächst vermeidet er die Schaffung vieler Einzelhäfen, welche wegen zersplitterter Anlagen und unwirtschaftlicher Ausnutzung teuer arbeiten würden.

Mit der Schaffung von Lade- und Löschstellen sowie Umschlagseinrichtungen wird stets verbunden die Errichtung von Lagerhäusern und Speichern, vielfach mit Zollagern und Kühl- oder Gefrierhäusern, öffentlichen Lagerplätzen und Ladestellen. Der Hafen ist stets mit der Reichsbahn verbunden und gibt daher Gelegenheit zur Ansiedlung von gewerblichen Betrieben, die sich mit Lagerung, Behandlung und Vertrieb der auf dem Wasserwege ankommenden oder abgehenden Güter befassen oder welche derartige Güter verarbeiten oder versenden.

Im allgemeinen ist der Bedarf an Gelände, das unmittelbar am Wasser liegen muß, gering und soll auch möglichst eingeschränkt werden, weil durch die Verteilung der Kosten für Schaffung und Unterhaltung des Hafenbeckens mit Zubehör die Grundstückskosten sehr hoch werden. An das Wasser gehören nur solche Werke, welche einen so großen Wasserumschlag haben, daß sie die hohen Grundstückskosten tragen können. Die übrigen gehören in das billigere Hintergelände, in das Industriegelände, welches mit der Reichsbahn und dem Hafen gute und preiswerte Verbindung haben muß.

Der Gedanke, daß ein städtischer Hafen ohne Gewinn oder sogar mit Zuschuß arbeiten dürfe, wird mehr und mehr verlassen. Dies hat seine Ursache einerseits in der Not der Zeit und andererseits darin, daß die erhofften und vielfach behauptete mittelbare Befruchtung des städtischen Wirtschaftslebens nicht zu berechnen ist.

Wenn überhaupt ein Hafen an irgendeiner Stelle eine Berechtigung hat, so ist er auch so zu gestalten, daß er nach Ablauf der Entwicklungsjahre sich selbst tragen kann. Dazu gehören aber noch einige Voraussetzungen. Die wichtigste ist eine eingehende sachverständige Beratung eines tüchtigen Fachmannes aus dem Hafenbetriebe, nicht Hafenbaues, welcher Verkehr überhaupt vorhanden ist, welcher Verkehr für den Verkehr auf dem Wasser in Frage kommen wird und welche Entwicklung er nehmen wird. Wenn wir an das Ruhrgebiet denken, bedeutet diese Frage z. B. für die am neuen Lippeseitenkanal gelegenen zur Zeit noch kleinen Gemeinden die Beantwortung der schwierigen Frage: Wie und in welcher Zeit wird der Bergbau nach Norden wandern, wie wird Handel und verarbeitende Industrie folgen, wie wird sich die Kohlenwirtschaft in Deutschland und der Welt entwickeln; sind die tiefliegenden Kohlen bei ständig steigenden Löhnen überhaupt abzubauen, wie entwickeln sich Elektrizität, Gasfernversorgung und chemische Betriebe des Bergbaues, und dann die allerwichtigste Frage für die betreffende Gemeinde, wie wird die Entwicklung der eigenen Stadt in diesem allgemeinen Rahmen sein, wird sie Handels- oder Industriestadt, braucht sie einen Handels- oder Industriehafen? Diese Untersuchungen hat man nicht angestellt, sondern Häfen nachgebaut den Städten, die einen ganz anderen Verkehrscharakter haben.

Dann muß noch ein Fehler vermieden werden. Ein Hafenbau ist nicht eine nebensächliche Bauaufgabe, die von den zuständigen Fachbearbeitern für Hoch- oder Tiefbau ohne eigene Erfahrung „so nebenbei" mit erledigt werden kann, sondern sie ist eine Sonderaufgabe, für welche die Erfahrung auf baulichem, technischem und wirtschaftlichem Gebiet der Sonderfachleute herangezogen werden soll. Hafenbauten verschlingen viel Anlagekapital und viele Betriebskosten. Für ein Rathaus, eine Stadthalle, eine Sparkasse veranstaltet man Wettbewerbe. Ein Hafen jedoch entsteht „so nebenbei" und verlangt dann natürlich Zuschüsse.

Der Eigentümer eines Hafens hat die Pflicht, ihn so wirtschaftlich zu bauen und zu betreiben, wie es möglich ist, um seine Selbstkosten und Tarife niedrig zu halten.

Ebenso wichtig ist aber die Forderung, unnötige Häfen nicht zu bauen und unter den Häfen die Aufgaben nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu verteilen. Dabei entsteht der Gedanke der Hafengemeinschaften mit der Möglichkeit der Stillegung von Hafenanlagen. So schwer ein solcher Entschluß sein mag, so richtig kann er sein.

Bei der Anlage von Häfen geht man selbst in eng besiedelten Industriegebieten vielfach von den derzeitigen kommunalen Grenzen aus und stellt mehrere nicht lebensfähige Wettbewerbshäfen aus kommunalpolitischen Erwägungen nebeneinander, vergeudet Kapital und Betriebskosten, anstatt auch hier den Gedanken der Arbeitsteilung und des gemeinsamen Handelns voranzustellen.

Die Größe der in den Binnenhäfen angelegten Mittel und die Bedeutung des Verkehrs in ihnen zeigen den volkswirtschaftlichen Wert der Binnenhäfen. Ihn zu erhalten und zu steigern ist Pflicht der Eigentümer, zu ihrem eigenem Vorteil, dem der Verfrachter und der Wirtschaft.

Die Rheinhäfen

Von Dr. Hans Schleichert, Duisburg.

Ein Bild von der Bedeutung des Rheinstromes im Rahmen der deutschen Wirtschaft vermittelt nicht allein die übliche Darstellung des Verkehrs auf dem Strom selbst, der auf ihm beförderten oder über die Landesgrenzen eingeführten Gütermengen und -arten und der Zahlen des Schiffsverkehrs. Ganz besonders anschaulich ist vielmehr auch eine Betrachtung des Verkehrs in den dem Güterumschlag dienenden Häfen und ihrer Einrichtungen, der die folgenden kurzen Ausführungen gewidmet seien[1])

Zunächst einige allgemeine Angaben:

Die Zahl der wichtigeren deutschen Rheinhäfen, wie sie mit zwei Ausnahmen in den Statistiken der Jahresberichte der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt aufgeführt werden, beträgt 37[2]). In ihnen befinden sich 130 Getreidespeicher und rund 940 Umschlagsanlagen, die eine Leistungsfähigkeit von ungefähr 100 Mill. t jährlich besitzen. Hinzu kommt noch eine größere Anzahl Kohlenkipper in den Duisburg-Ruhrorter Häfen mit einer ebenfalls beträchtlichen Leistungsfähigkeit. Die Sachwerte dieser Anlagen sind ohne Grund und Boden auf mindestens 300—400 Millionen Mark zu veranschlagen, während der Gesamtwert der Häfen hoch in die Milliarden gehen dürfte. Einige Häfen sind Staatseigentum; die meisten befinden sich im Besitz von Gemeinden, und nur wenige stehen im Privatbesitz industrieller Werke[3]), die die für den eigenen Betrieb benötigten Rohstoffe oder ihre Erzeugnisse dort umschlagen. Daneben dienen auch eine größere Anzahl von Privatladestellen am Rheinufer lediglich dem Güterumschlag ihrer Besitzer, während alle anderen Häfen öffentliche Anstalten darstellen, deren Benutzung jedermann gestattet ist.

Neben den 37 deutschen Häfen seien noch die französischen Häfen Lauterburg und Straßburg, der Schweizer Rheinhafen Basel, sowie die holländischen Häfen Nymwegen, Dordrecht und Rotterdam erwähnt. Rotterdam, der seewärtige Endpunkt der Rheinschiffahrt, spielt auch als Rheinhafen eine bedeutende Rolle. Ferner verdienen die Mainhäfen Griesheim, Frankfurt a. M., Offenbach a. M., Hanau und Aschaffenburg Erwähnung, die einen erheblichen Verkehr aufweisen und bei der engen Verbundenheit der Rhein- und Mainschiffahrt auch als Rheinhäfen gelten können. Schließlich gehören zum Einflußgebiet des Rheinstromes auch der Neckar und der Rhein—Herne-Kanal, in deren Häfen ebenfalls erhebliche Kapitalien investiert sind. Besonders die Häfen am Rhein—Herne-Kanal besitzen ganz moderne Umschlagsanlagen von großer Leistungsfähigkeit.

In der Entwicklung der letzten Jahrzehnte haben sich bei den Rheinhäfen zwei große, voneinander verschiedene Gruppen herausgebildet, nämlich die Häfen im Bereich der Bergwerks- und Hüttenindustrie im rheinisch-westfälischen Industriegebiet, die sogenannten „Rhein-Ruhr-Häfen", und die zahlreichen Handels- und Industriehäfen, die sich längs des ganzen Flusses aneinander reihen. Das Schwergewicht der Schiffahrt auf dem Rhein liegt in den Rhein-Ruhr-Häfen, die hauptsächlich als Versandhäfen von Steinkohle, Koks und als Empfangshäfen für Rohprodukte der Hüttenindustrie, Eisenwaren, Getreide und Holz sowie Stückgüter von allen Rheinhäfen bei weitem den größten Verkehr besitzen. Aber auch die Industrie- und Handelshäfen sind als Güterempfangs- und Versandstationen von großer Bedeutung und weisen teilweise einen sehr erheblichen Umschlag auf. Geographisch lassen sich die Rheinhäfen entsprechend der bekannten Einteilung des Rheinstromes in drei Gruppen zerlegen, nämlich die Oberrheinhäfen von Kehl bis Weisenau einschließlich, die Mittelrrheinhäfen von Gustavsburg-Mainz bis Wesseling und die Niederrheinhäfen von Köln bis Emmerich. In den nachfolgenden Ausführungen können naturgemäß nicht alle Häfen behandelt werden, die zum Stromgebiet des Rheines gehören. Die Darstellung wird sich vielmehr auf die unmittelbar am Rhein liegenden Häfen beschränken, unter denen wiederum nur die bedeutendsten herausgegriffen seien.

A. Die Oberrheinhäfen.

Der am weitesten südlich gelegene deutsche Rheinhafen ist Kehl, der für Deutschland nach der Abtretung Elsaß-Lothringens an Frankreich an die Stelle von Straßburg getreten ist. Die aus drei Becken bestehenden Hafenanlagen sind Eigentum des Landes Baden. Das Hinterland von Kehl ist hauptsächlich Mittel- und Oberbaden, ferner der südliche Teil von Württemberg und die Westschweiz. Die Hauptgüter sind in der Zufuhr Steinkohle, Koks und Getreide; auch chemische Erzeugnisse, Schwefelkies und Erden sowie Braunkohlen kommen in größeren Mengen an. Die Abfuhr besteht in der Hauptsache ebenfalls aus Steinkohlen und Koks, die nach Basel befördert werden, und aus Holz, das zu Tal geht. Auch Schwefelkies, Papier, Pappe und Zellstoffe beleben die Taltrans-

---

1) Für eingehenderes Studium der einschlägigen Verhältnisse seien an neueren Veröffentlichungen empfohlen:
Hoffbauer, „Die Häfen" in: *Dr. W. Schmitz*, „50 Jahre Rheinverkehrspolitik", S. 184 ff.; Rheinverlag, Duisburg 1927;
Gentzsch, „Die Bedeutung des Rheines für das rheinische und deutsche Wirtschaftsleben", S. 22 ff. (Heft 10 der Schriftenreihe „Verwaltung und Wirtschaft am Niederrhein" der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel zu Duisburg-Ruhrort); Rheinverlag, Duisburg 1927;
Westdeutscher Schiffahrts- und Hafenkalender 1928, S. 446 ff.; Rheinverlag, Duisburg 1927;
Rhein—Ruhr-Hafenführer, herausgegeben vom Rhein—Ruhr-Hafenbetriebsverein in Duisburg; Rheinverlag, Duisburg 1926;
Jahresberichte der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt in Straßburg (Selbstverlag).

2) Es sind folgende Häfen: Kehl, Karlsruhe, Speyer, Mannheim mit Rheinau, Ludwigshafen, Worms, Gernsheim, Nierstein, Weisenau, Gustavsburg, Mainz, Biebrich, Schierstein, Budenheim, Bingen, Oberlahnstein, Koblenz, Beuel, Bonn, Wesseling, Köln-Mülheim, Leverkusen, Reisholz, Neuß, Düsseldorf, Krefeld, Uerdingen, Rheinhausen, Duisburg, Homberg, Alsum mit Schwelgern, Walsum, Orsoy, Rheinberg, Wesel, Kleve und Emmerich.

3) Im Privatbesitz befinden sich die Häfen von Leverkusen (I. G. Farbenindustrie A.-G.), Rheinhausen (Friedrich-Alfred-Hütte der Firma Krupp A.-G.), Homberg (Steinkohlenbergwerk Rheinpreußen), Alsum mit Schwelgern (Ver. Stahlwerke A.-G.), Walsum (Gutehoffnungshütte-Oberhausen).



Teilansicht der heutigen Ruhrorter Hafenanlagen (Kaiserhafen und die Becken A, B und C)

porte. Der Umschlag betrug im Jahre 1913: 510 000 t, 1927: 992 000 t (1925: 722 600 t).

Der nächste größere Hafen am Oberrhein ist Karlsruhe, dessen Hafenanlagen sich im Besitz der Stadt Karlsruhe befinden. Sie bestehen aus 4 großen Hafenbecken und dienen in der Zufuhr hauptsächlich dem Umschlag von Steinkohlen und Koks, Braunkohlen und Braunkohlenbriketts, sowie Roheisen und sonstigen Eisenprodukten. Auch Getreide und Holz wird in größeren Mengen angebracht. Das Hauptgut in der Abfuhr ist Holz, das aus dem badischen Hinterland kommt, ferner Eisen sowie Papier und Pappe. Das Einflußgebiet des Hafens erstreckt sich über Mittelbaden bis nach Württemberg und Mittel- und Südbayern. Auch die Ostschweiz darf noch hinzugerechnet werden. Der Umschlag belief sich im Jahre 1913 auf 1 477 600 t, während er im Jahre 1927 2 089 500 t betrug (1925: 1 137 400 t).

Kurz nur sei erwähnt der linksrheinisch liegende Hafen Speyer. Er besteht aus zwei Hafenbecken, deren eines Eigentum des Landes Bayern ist, während das andere größere von 800 m Länge und 100 m Breite städtischer Besitz ist. Die Zufuhrgüter des Speyerer Hafens sind im wesentlichen Steinkohlen und Koks, Erden-, Holz- und Eisenwaren, die Abfuhr bilden vor allem hölzerne Eisenbahnschwellen. Der Gesamtverkehr betrug im Jahre 1913 230 000 t, im Jahre 1927 120 000 t (1925: 55 969 t).

Dann folgt der größte und wichtigste Oberrheinhafen Mannheim, dessen Einflußgebiet sich weit nach Süddeutschland hinein bis in die Schweiz erstreckt. Vor 1914 gehörten auch Elsaß-Lothringen, Teile von Südfrankreich, Oesterreich und Italien zum Hinterland dieses bedeutenden Hafens. Lange Zeit war Mannheim Endpunkt der Großschiffahrt auf dem Rhein, bis es nach der Regulierung der Strecke Mannheim—Straßburg diese Stellung an die letztgenannte Stadt abtreten mußte. Neben drei größeren staatlichen Häfen (Handelshafen, Floßhafen, Rheinauhafen) spielt auch der städtische Industrie- und Floßhafen eine bedeutende Rolle für den Mannheimer Umschlagsverkehr. Unter den Zufuhrgütern, die in Mannheim umgeschlagen werden, sind alle Waren vertreten, die für die Beförderung im Binnenschiff überhaupt in Frage kommen, insbesondere Steinkohlen, Koks, Braunkohlenbriketts, Getreide- und Mühlenerzeugnisse, ausländisches Holz zur Zellstoff-Fabrikation, Erden, Petroleum, Eisen- und Stahlprodukte, Düngemittel, Roheisen usw. Abbefördert werden hauptsächlich Salz von den badischen Salinen, ferner Steinkohlen aus den großen Lägern zum Oberrhein, Schwefelkies, Papier und Pappe, Mehl und Mühlenerzeugnisse, sowie Getreide. Der Mannheimer Hafen hat ganz besonders unter den veränderten Verhältnissen der Nachkriegszeit gelitten. Seine frühere führende Stellung als Hauptlagerplatz für Getreide zur Versorgung ganz Süddeutschlands besitzt Mannheim heute nicht mehr in gleichem Maße. Die im Frieden erbauten Lagerhallen und Silos stehen infolge des starken Rückganges der Getreideeinfuhr über den Rhein als



Der Industriehafen zu Mannheim

Folge des Wettbewerbs der Reichsbahn und der veränderten Marktverhältnisse für Getreide jetzt zum großen Teil leer. Der Umschlag betrug im Jahre 1927 6 683 000 t, während im Jahre 1913 7 400 000 t erreicht wurden (1925: 6 231 600 t).

Gegenüber Mannheim liegt Ludwigshafen, der größte linksrheinische Rheinhafen. Die aus verschiedenen Hafenbecken bestehenden Anlagen sind Eigentum des Bayerischen Staates. Auch hier sind in der Zufuhr die Hauptverkehrsgüter, die der Versorgung des großen Hinterlandes der Pfalz, des Saargebietes und auch Süddeutschlands dienen, dieselben wie in Mannheim. In der Abfuhr überragen naturgemäß chemische Erzeugnisse der in Ludwigshafen ansässigen Farbenfabriken sowie Schwefelkies; auch Steinkohle, Getreide und Düngemittel werden in großen Mengen abbefördert. Der Gesamtverkehr im Jahre 1913 betrug 2 872 700 t, im Jahre 1927 4 Millionen t (1925: 3 264 600 t). Die Steigerung beruht im wesentlichen auf dem starken Wachstum der Industrie in der Ludwigshafener Gegend.

In den Hafenanlagen von Worms, im städtischen Besitz, werden in der Hauptsache Steinkohlen, Koks und Briketts, Braunkohlen, Erden und Getreide zum Umschlag gebracht. Einem Umschlag von 583 900 t im Jahre 1913 steht ein solcher von 602 000 t im Jahre 1927 gegenüber (1925: 479 400 t).

Im wesentlichen der örtlichen Versorgung mit Kohlen, Erden, Zement und ähnlichen Gütern dienen die dann folgenden Häfen von Gernsheim, Nierstein und Weisenau, sämtlich im Eigentum der genannten Gemeinden stehend.

B. Die Mittelrheinhäfen.

Auf Weisenau folgt als erster der mittelrheinischen Häfen der von der deutschen Reichsbahngesellschaft verwaltete Hafen Gustavsburg. Er dient in erster Linie der Versorgung seines engeren, jedoch stark bevölkerten Hinterlandes mit Steinkohlen und Koks, Braunkohlen und Briketts, die bei weitem den Hauptteil seines Umschlages ausmachen. Gustavsburg hat unter der Entwicklung der Nachkriegszeit, insbesondere unter der Tarifpolitik der Reichsbahn außerordentlich gelitten. Während sein Umschlag im Jahre 1913 die stattliche Zahl von 1 126 800 t erreichte, betrug er im Jahre 1927 nur 370 000 t (1925: 364 100 t).

Der bedeutendste Mittelrheinhafen und ein wichtiger Umschlagsplatz für die verschiedensten Güter, wie Kohle, Erden, Holz, Steine und Asphalt, Getreide, Schlacken und Schwefelkies in der Anfuhr und von Zement, Floßholz und Wein in der Abfuhr ist der alte Rheinhafen Mainz, der linksrheinisch aus einem langen Verladeufer und drei Hafenbecken und rechtsrheinisch aus einer Verladeanlage bei Mainz-Kastel sowie einem Verladeufer und einem Floßhafen bei Mainz-Kostheim besteht. Seinen Friedensverkehr von 1 810 400 t im Jahre 1913 hat Mainz, wie die meisten Rheinhäfen, noch nicht wieder erreicht. Im Jahre 1927 betrug der Gesamtumschlag 1 629 800 t, (1925: 1 233 100 t).



Der Osthafen in Frankfurt a. Main

Auch bei Mainz wirkt sich die Tarifpolitik der Reichsbahn ähnlich wie in Mannheim in stark schädigender Weise aus.

Unterhalb Mainz im Rheingau liegen die Häfen Biebrich, Schierstein, Budenheim und Bingen, die zu den kleineren Rheinhäfen gehören, aber für die Versorgung ihres engeren Bezirkes und die Abfuhr von Gütern aus diesem immerhin von Bedeutung sind. Die Hauptgüter, die in ihnen umgeschlagen werden, sind in der Zufuhr Steinkohlen, Holz, Sand und Kies, Eisenerz und Braunstein, in der Abfuhr chemische Erzeugnisse, Zement, Steine und Holz. In Schierstein werden die kleinen Mainflöße zu großen Rheinflößen zusammengesetzt.

An der Mündung der Lahn liegt der staatliche Hafen Oberlahnstein, der in erster Linie der Abfuhr der Eisenerze aus dem Siegerland dient. Die Zufuhr besteht hauptsächlich aus Steinen und Erden. Einem Gesamtumschlag von 403 000 t im Jahre 1913 steht ein solcher von 374 000 t im Jahre 1927 gegenüber (1925: 264 900 t).

Ebenfalls mehr lokale Bedeutung hat auch der Hafen von Koblenz, der aus einem staatlichen Winterschutzhafen, einem staatlichen Sicherheitshafen und einem als Verladeufer errichteten städtischen Handelshafen am Rhein und an der Mosel besteht. Die Zufuhr bilden hier Steinkohlen, Koks, Erden, Getreide und Mehl, während die geringe Abfuhr hauptsächlich aus Wein besteht. Der Umschlag betrug im Jahre 1913 170 000 t, 1927 116 000 t (1925: 87 900 t).

Unterhalb Koblenz bis Köln sind keine Häfen mehr vorhanden, dagegen werden an einer Reihe von Ladestellen am offenen Rheinufer die verschiedenartigsten Güter umgeschlagen. Neben Ton und Tonerzeugnissen spielt die Abfuhr von Basaltsteinen aus dem Westerwald und der Sieggegend eine bedeutende Rolle. Auch die Bimssteinindustrie des Neuwieder Beckens besitzt eine Reihe von Verladestellen am Rhein. Die Städte Beuel und Bonn besitzen ebenfalls Werften, d. h. Umschlagsanlagen am Strom, die im wesentlichen der örtlichen Versorgung mit Kohlen und Erden und der Abfuhr von Zement, Ziegelsteinen, Backsteinen usw. dienen.

Eine große Bedeutung für die Braunkohlenindustrie bei Köln haben die Werftanlagen von Wesseling erlangt, die sich im Besitz der Vereinigungsgesellschaft Rheinischer Braunkohlenwerke befinden. Sie dienen vor allem der Abfuhr von Braunkohlen und Braunkohlenbriketts, während als Zufuhrgüter Steinkohlen, Steine und andere Rohstoffe zu nennen sind. Der Umschlag der Wesselinger Werftanlagen hat sich in den Nachkriegsjahren entsprechend der stärkeren Heranziehung der Braunkohle als Brennstoff bedeutend gehoben; während im Jahre 1913 698 500 t umgeschlagen wurden, stieg diese Zahl im Jahre 1927 auf 2 118 900 t (1925: 1 796 000 t).

C. Die Niederrheinhäfen.

Am Niederrhein von Köln an abwärts liegen eine ganze Anzahl bedeutender Häfen mit großen Um-

schlagsmengen, die zur Versorgung der reichbevölkerten rechts- und linksrheinischen Gebiete mit Lebensmitteln und der zahlreichen industriellen Werke mit Rohstoffen, sowie der Abfuhr der industriellen Erzeugnisse und von Kohlen des Ruhrgebietes dienen.

Unter den Niederrheinhäfen spielt der Kölner Hafen, der zu den ältesten Häfen am ganzen Rhein gehört, eine bedeutende Rolle. Die Hafenanlagen bestehen aus dem städtischen Zoll- und Handelshafen, dem städtischen Umschlags- und Industriehafen Köln-Deutz, dem Zoll- und Handelshafen Köln-Mülheim und dem im Bau begriffenen großen Industriehafen Köln-Niehl, der in erster Linie dem Kohlenumschlag dienen soll. Köln ist bekannt als Endpunkt des Rhein—See-Verkehrs. Bis hierhin können die großen Seedampfer mit ihren Stückgutladungen gelangen. Die in den Kölner Häfen zum Umschlag gelangenden Waren sind mannigfaltigster Art, wie es sich aus dem Charakter der Stadt als Industrie- und vor allem als Handelsstadt von selbst ergibt. Die Hauptzufuhrgüter sind Getreide, Erden, Kies, Sandsteine, Kohlen, Salze, Eisenerze, Hölzer, Mehl, Zucker, Zement, Oele und Fette, Papier und Pappe usw. sowie Stückgüter. Die Abfuhr besteht in der Hauptsache aus Pflastersteinen, Kohlen, Mehl, Chemikalien und Drogen, Eisen- und Stahlwaren, Farben, Maschinen und sonstigen Stückgütern. Der Gesamtverkehr der Kölner Häfen betrug im Jahre 1913 1 412 500 t[4]), im Jahre 1927 2 401 200 t (1925: 1 424 700 t).

Der der I. G. Farbenindustrie A.-G. gehörige Rheinhafen Leverkusen am rechten Rheinufer unterhalb Köln dient lediglich dem Umschlag des Leverkusener Farbwerkes, der in der Zufuhr sich aus Schwefelkies, Steinen, Kohlen, Salz, Kies, Sand und chemischen Erzeugnissen, in der Abfuhr aus Schwefelsäure, Schwefelkies, Abbränden und ebenfalls chemischen Erzeugnissen zusammensetzt. Einem Umschlag von 448 000 t im Jahre 1913 steht ein solcher von 545 700 t im Jahre 1927 gegenüber (1925: 492 800 t).

Auch der nächste oberhalb Düsseldorf außerordentlich günstig gelegene Hafen Reisholz, der aus einer etwa 1 km langen Kaimauer am offenen Strom besteht, weist einen ziemlich erheblichen Verkehr auf. Sein Hinterland sind das Bergische Land und einige Vororte von Düsseldorf; er dient ferner auch dem Umschlagsverkehr der Reisholzer Industrie. Petroleum und Mineralöle, Steine, Erden, Holz, Sämereien und Getreide sind die Hauptzufuhrgüter, während in der Abfuhr Eisenprodukte, Derivate von Mineralöl und chemische Erzeugnisse hauptsächlich verladen werden. Der Verkehr von Reisholz hat sich gegenüber dem Frieden gut entwickelt. Im Jahre 1913 wurden 554 700 t umgeschlagen gegenüber 600 000 t im Jahre 1927 (1925: 500 000 t).

Der mit der Erftmündung verbundene städtische Hafen von Neuß am linken Rheinufer, wenige Kilometer oberhalb Düsseldorf, besitzt einen ganz erheblichen Umschlag in Getreide, Sämereien, Oelkuchen und Holz. Für die Abfuhr aus dem Hafen kommen in erster Linie Steinkohlen sowie Koks und Briketts, ferner Mehl, Zuckerrüben und Pflanzenöle in Frage. Neuß hat im Dürener Braunkohlenrevier und im Wurm- und Indegebiet ein bedeutendes Hinterland, das dem Hafen einen regelmäßigen guten Umschlag sichert. Auch auf die bedeutende Industrie der Stadt selbst und von München-Gladbach kann sich der Hafen stützen. Der Umschlag betrug im Jahre 1927 987 700 t (1925: 675 200 t) und ist damit gegen den Friedensumschlag von 1 074 000 t im Jahre 1913 etwas zurückgegangen.

Die Stadt Düsseldorf besitzt links- und rechtsrheinisch größere Anlagen, die aus dem städtischen Zoll-, Handels-, Holz- und Industriehafen sowie einem Sicherheitshafen auf der rechten Rheinseite und der städtischen Werft auf der linken Rheinseite bei Düsseldorf-Heerdt bestehen. Im Hafen kommen die verschiedenartigsten Güter, vor allem auch Stückgüter, zum Umschlag. Auch in Düsseldorf sind in der Nachkriegszeit die Friedensverkehrszahlen (1913: 1 848 100 t) noch nicht wieder erreicht worden. 1927 betrug der Umschlag 1 378 500 t (1925: 1 000 000 t). Der Düsseldorfer Hafen dient in erster Linie der Versorgung der zahlreichen industriellen Werke in der Stadt mit Rohstoffen; als weiteres Hinterland ist das Bergische Land mit seiner reichentwickelten Industrie von Bedeutung.

Aehnlichen Charakter wie Düsseldorf besitzen auch die beiden folgenden linksrheinischen Häfen Krefeld und Uerdingen. In ihnen sind die Hauptgüter in der Zufuhr Getreide, Erze, chemische Erzeugnisse, Holz, Zement, Roheisen, in Uerdingen besonders auch Zucker. Beide Häfen sind wie der Düsseldorfer Hafen in der Hauptsache Empfangshäfen, während für die Abfuhr nur verhältnismäßig geringe Gütermengen in Frage kommen. Der Krefelder Hafen, bestehend aus dem Zoll- und Handelshafen und dem Industriehafen, wies im Jahre 1913 einen Gesamtumschlag von 427 800 t, im Jahre 1927 einen solchen von 720 000 t auf (1925: 326 000 t). Der Uerdinger Hafen, der aus einer Rheinwerft besteht und hauptsächlich der Uerdinger Industrie (Zuckerfabriken, Sämereien, Mühlen) dient, hatte im Jahre 1913 einen Verkehr von 276 700 t, im Jahre 1927 von 227 000 t (1925: 211 600 t).

Mit dem dann folgenden Privathafen der Friedrich-Alfred-Hütte der Krupp A.-G. in Rheinhausen beginnen die sogenannten Rhein—Ruhr-Häfen. Ihr Hauptbestandteil sind die Duisburg-Ruhrorter Häfen, die seit kurzem in der Form einer Aktiengesellschaft verwaltet werden. Weiter gehören zu den Rhein—Ruhr-Häfen neben dem Hafen Rheinhausen noch der Hafen des Steinkohlenbergwerks Rheinpreußen bei Homberg, die Häfen Alsum und Schwelgern der Vereinigten Stahlwerke und der Hafen Walsum der Gutehoffnungshütte-Oberhausen. Hinzu kommen weiter eine große Anzahl von Verladeanlagen der am Rheinufer, insbesondere bei Hochfeld gelegenen großen Industriewerke. Diese letzteren so-

[4]) In dieser Zahl ist der Verkehr des Mülheimer Hafens nicht mit eingerechnet, da Mülheim erst später eingemeindet wurde.

wie die genannten Privathäfen dienen lediglich dem eigenen Umschlagsverkehr ihrer Besitzer. So besteht die Zufuhr im Hafen Rheinhausen in der Hauptsache aus Eisenerz, die Abfuhr aus Eisenprodukten und Roheisen. Einem Gesamtumschlag von 1 987 000 t im Jahre 1913 steht ein solcher von 2 649 400 t im Jahre 1927 (1925: 1 832 000 t) gegenüber. Der Hafen des Bergwerks Rheinpreußen ist in der Hauptsache Abfuhrhafen für Steinkohlen und Koks (Gesamtverkehr 1913: 1 147 800 t, 1927: 801 800 t[5]), 1925: 851 000 t). Die Hafenanlagen von Alsum und Schwelgern dienen dem Umschlag der früheren Gewerkschaft Deutscher Kaiser und der August Thyssen-Hütte in Hamborn, die jetzt den Vereinigten Stahlwerken angeschlossen sind. Auch in diesen Häfen spielen in der Zufuhr Eisen- und andere Erze die Hauptrolle. Abgefahren werden in erster Linie Kohlen und Eisenprodukte sowie Schlacken und Roheisen. Der Verkehr in diesen beiden Häfen ist gegenüber dem Frieden erheblich gestiegen; 1927 kamen 6 451 700 t zum Umschlag, 1913 dagegen nur 4 334 200 t (1925: 4 912 400 t). Auch der Hafen Walsum der Gutehoffnungshütte dient den Bedürfnissen des in Oberhausen liegenden großen Werkes. In ihm gelangten 1927 2 838 100 t zum Umschlag (1925: 2 004 700 t), 1913: 2 265 800 t), die sich in der Zufuhr aus Eisen- und anderen Erzen, Kalk, chemischen Erzeugnissen, Roheisen und Stahl, in der Abfuhr aus Steinkohlen, Koks, Briketts, Eisenprodukten, Roheisen und Schlacken zusammensetzen.

Die Duisburg-Ruhrorter Häfen stellen sowohl, was Größe anbetrifft, als auch nach ihrer wirtschaftlichen Bedeutung die wichtigsten Hafenanlagen am ganzen Rhein dar. Sie werden, wie schon erwähnt, gegenwärtig seit etwa 2 Jahren in Form einer Aktiengesellschaft verwaltet und bestehen aus dem früheren städtischen Duisburger Hafen, der in den Außenhafen (erbaut 1826—1832), den Innenhafen (erbaut 1840—1844) und den Parallelhafen (erbaut 1895—1898) zerfällt, dem früheren staatlichen Ruhrorter Hafen, dessen erste Anlagen in den Jahren 1820—1825 erbaut wurden[6]), sowie dem früheren staatlichen Hochfelder Hafen, der in den Jahren 1867—1874 erbaut wurde und aus Kultus-, Nord- und Südhafen besteht[7]).

Zum Hinterland der Duisburg-Ruhrorter Häfen gehören das ganze rheinisch-westfälische Industriegebiet sowie Teile des Bergischen und des Münsterlandes. Das Hauptverkehrsgut bilden in der Zufuhr Eisenerze, Erden, Kies, Sand, Getreide, Schwefelkies, Schrott, Salz, Holz, Kali, Dünger und andere Düngemittel, Ton, Farberden, Mehl und Mühlenerzeugnisse, Petroleum und andere Mineralöle sowie Stückgüter aller Art. Das Hauptabfuhrgut ist die Kohle, die den Hauptteil des Verkehrs in den Duisburg-Ruhrorter Häfen für sich in Anspruch nimmt. Ferner kommen für die Abfuhr in Frage Roheisen und Eisenprodukte, Düngemittel, Erden, Eisenerze, Getreide und sonstige Stückgüter. Der Gesamtverkehr der Duisburg-Ruhrorter Häfen betrug im Jahre 1913 26 824 100 t, im Jahre 1927 rund 24 350 000 t (1925: 22 209 200 t)[8]).

Kurz noch seien erwähnt die Häfen Orsoy und Rheinberg, am linken Rheinufer unterhalb Walsum gelegen. Die Werft in Orsoy befindet sich im Besitz des Kreises Mörs und dient in der Hauptsache dem Umschlag der Mörser Kreisbahnen. Der Hafen zu Rheinberg gehört den Deutschen Solvay-Werken in Rheinberg, die dort ihre Erzeugnisse (Soda u. a.) umschlagen.

Der letzte bedeutendere Hafen am Niederrhein ist der Hafen Wesel, der aus einem staatlichen Sicherheitshafen und einer städtischen Werftanlage am Strom besteht. Die Zufuhr bilden in der Hauptsache Steine, Erden, Getreide und Holz, während für die Abfuhr neben Eisenprodukten und Zellstoffen Stückgüter in Frage kommen. Der Verkehr betrug im Jahre 1913 500 200 t, im Jahre 1927 757 800 t (1925: 567 600 t). Von dem im Bau befindlichen Lippe-Seiten-Kanal, der dicht unterhalb Wesel in den Rhein einmündet, wird für den Verkehr im Weseler Hafen ein Aufschwung erhofft.

Von geringerer Bedeutung sind die beiden letzten Rheinhäfen Kleve und Emmerich. Kleve besitzt einen städtischen Handels- und Sicherheitshafen, der durch den Spoykanal mit dem Rhein verbunden ist. Die Hauptverkehrsgüter sind Oele, Fette, Sämereien und Kohlen. Der Umschlag betrug im Jahre 1927 128 000 t. In Emmerich befindet sich ein staatlicher Sicherheits- und Zollhafen und ein städtischer Industriehafen mit Werft. Einem Gesamtumschlag von 92 700 t im Jahre 1913 steht ein solcher von 144 000 t im Jahre 1927 gegenüber (1925: 117 500 t). Auch hier sind die Hauptgüter ähnlich wie in Kleve Oele, Fette, Sämereien, Petroleum und Mineralöle, Steine und Erden.

Die absichtlich knapp gehaltenen Angaben werden dem Leser vor Augen geführt haben, welche großen Kapitalien in den deutschen Rheinhäfen investiert sind und um welche erheblichen wirtschaftlichen Werte es sich bei diesen Anlagen, die der Zahl wie der Größe nach in Deutschland ihresgleichen nicht haben, handelt. Der Leser wird auch aus den Verkehrszahlen und den Güterarten, die in den Häfen zum Umschlag kommen, erkannt haben, wie eng und wie mannigfaltig der Verkehr auf dem Rhein mit dem wirtschaftlichen Leben ganz West- und Süddeutschlands verknüpft ist. Angesichts dessen wird es Aufgabe aller Rheinverkehrsbeteiligten sein, mit allen Kräften zur Hebung des Verkehrs auf dem Strom und damit zur Ausnutzung der gewaltigen Umschlagsanlagen beizutragen, wie es andererseits Pflicht aller zuständigen Behörden sein muß, ihrerseits dafür Sorge zu tragen, daß die großen wirtschaftlichen Werte, um die es sich bei der Rheinflotte und vor allem bei den Rheinhäfen handelt, nicht brach liegen und allmählich verkümmern.

---

5) Erwähnt sei auch noch die Ladestelle der Vereinigten Stahlwerke in Duisburg Ruhrort, die der Erzzufuhr für die dortige Hütte Ruhrort-Meiderich dient. Hier fand im Jahre 1927 ein Umschlag von rund 1 200 000 t, hauptsächlich Erze, statt.

6) Heute bestehen die Ruhrorter Häfen aus 6 großen Hafenbecken (Nord- und Südhafen, Kaiserhafen und die Becken A, B und C), die durch den Hafenkanal und den Hafenmund mit dem Rhein in Verbindung stehen.

7) Die Größe der Duisburg Ruhrorter Häfen erhellt aus folgenden Zahlen: Wasserfläche 189 ha. Betriebslandfläche 477,4 ha, Länge aller Ufer der Häfen 43,8 km, Länge der Eisenbahngleise 311,7 km.

8) Der Gesamtverkehr der sogenannten Rhein—Ruhr-Häfen ist noch um ein erhebliches größer. Er betrug im Jahre 1913 rund 39 Mill. t und überschritt diese Zahl in der Nachkriegszeit zum ersten Male im Jahre 1927 mit rund 42 Mill. t.

Das Wesergebiet und seine Häfen

Von Regierungs- u. Baurat Prietze, Hannover.

Zum Wesergebiet gehört außer dem Stromlauf der Weser die kanalisierte Fulda bis Kassel, die Aller bis Celle und im gewissen Grade auch der Mittellandkanal. Die wirtschaftliche Einheit dieses Gebietes wird durch die überragende Bedeutung Bremens und der anderen Unterweserhäfen hergestellt. Bremen ist das Pumpwerk, das aus den Verkehrsadern des Wesergebietes Güter an sich zieht und wieder Güter bis in die Verästelungen des Stromgebietes hineindrückt. Neben diesem Verkehr von und nach Bremen sind andere Verkehrsbeziehungen zur Zeit nur erst von geringer Bedeutung.

Ankunft und Ausgang von Binnengütern auf der Unterweser belief sich nach einer Zusammenstellung von Dr. Flügel in der Zeitschrift „Die Weser" vom Januar 1927:

Im Jahre 1903 auf . . . . 777 100 t,
im Jahre 1905 auf . . . . 796 800 t,
im Jahre 1908 auf . . . . 764 900 t,
im Jahre 1913 auf . . . . 1 148 400 t,
im Jahre 1926 auf . . . . 1 853 100 t,
im Jahre 1927 auf . . . . 2 249 100 t.

Dies sind die Gütermengen, die oberhalb Bremens (seit 1913 an der Schleuse bei Bremen) statistisch erfaßt werden. Sie umfassen nicht die Mengen, die von der Hunte und anderen Nebenflüssen und Kanälen der Unterweser stammen. Der Binnenschiffahrtsverkehr Bremens hat sich nach diesen Zahlen in den letzten 19 Jahren verdreifacht. Bremen, das früher als ausgesprochener Eisenbahnhafen galt, hat einen wesentlich anderen Charakter bekommen. Früher war das Verhältnis zwischen Eisenbahn- und Binnenschiffahrtsverkehr etwa 4 : 1; jetzt ist es ungefähr 2 : 1. Im Kohlenverkehr hat die Wasserstraße die Eisenbahn bereits überflügelt, denn 1927 sind zu Wasser 950 000 t, auf der Eisenbahn etwa 600 000 t Kohle in Bremen angekommen.

Die Unterweser hat gegenüber der Unterelbe den großen Vorzug, daß sämtliche Häfen bis nach Bremerhaven hin den Binnenschiffen fast unbeschränkt zugänglich sind, während die Fahrt auf der Elbe unterhalb Hamburgs für Binnenschiffe in der Regel zu gefährlich ist. Auf der Unterweser kann also die Uebernahme von Ladungen nach Bedürfnis bald unmittelbar an der See (Bremerhaven), bald tief im Binnenland (Bremen) erfolgen. Die Binnenschiffe versehen dabei gewissermaßen auch die Aufgabe von Leichterschiffen.



Oberer Vorhafen der Weser-Schleuse bei Bremen. Im Hintergrund der Hafen Hemelingen

Die auffallend günstige Entwicklung des Binnenschiffahrtsverkehrs nach der Unterweser wird voraussichtlich weiter gehen. Die Erkenntnis bricht sich immer mehr Bahn, daß der Umschlag zwischen See- und Binnenschiffen nicht nur bequemer und billiger ist, als der zwischen Seeschiffen und Eisenbahnwagen, sondern daß er in vielen Fällen garnicht entbehrt werden kann, z. B. wenn es sich um schnelle Abfertigung großer Seeschiffe handelt. Während der Seedampfer am Kai liegt, kann zu gleicher Zeit auf der anderen Seite von Bord zu Bord umgeschlagen werden. Von diesen allgemeinen Gründen abgesehen, wird der Binnenschiffahrtsverkehr an der Unterweser fernerhin befruchtet werden, einerseits durch die im Bau begriffene Kaliumschlaganlage, deren Lagerschuppen den ganzen heutigen Jahresverkehr in Kali aufnehmen könnte, andererseits durch die Verlängerung des Ems—Weser-Kanals über Hannover hinaus. Allein die Ilseder-Hütte rechnet mit einem neuen Verkehr von mindestens 350 000 t in Wechselbeziehung mit der Unterweser. Die Unterweserhäfen sind also auf dem Wege, ihre Binnenschiffahrt zu einem ebenso ausschlaggebenden Faktor ihres Handels und Verkehrs zu machen, wie es die Elbeschiffahrt für Hamburg bereits ist.

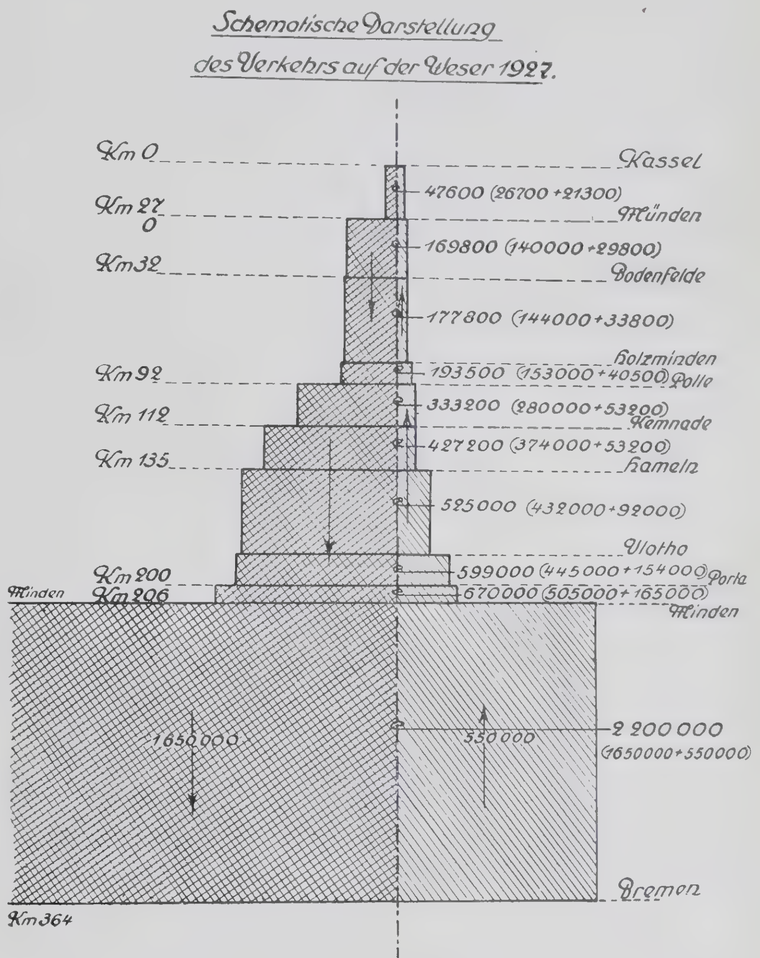
Wenn wir nun den Blick auf die Binnenhäfen richten, auf die sich der Verkehr Bremens stützt, so müssen wir uns gegenwärtig halten, daß entsprechend der Entwicklung in Bremen auch dort noch fast alles im Werden begriffen ist.

Ein Ueberblick über den Verkehr der Weser im Jahre 1927 gibt die nebenstehende schematisch vereinfachte Darstellung. Von Bremen bis Minden durchzieht die Weser landwirtschaftlich genutztes Flachland. Bei Minden schließt beiderseits der Mittellandkanal an, durch den der große Sprung in den Gütermengen bedingt wird. Oberhalb Mindens beginnt das Weser-Bergland, wo der Strom hauptsächlich Holz, Steine und Bergwerkserzeugnisse in die Schiffe sammelt. Bis Hameln hinauf ist auch die Landwirtschaft noch als Bezieher von Futtermitteln von Bedeutung, darüber hinaus kommen wesentlich nur noch die Häfen Kassel und Hann.-Münden für hochwertige Güter in Betracht.

Die größten Hafenplätze an der Weser sind geordnet nach ihrem Verkehr von 1927:

Minden	mit	152 300 t,
Hameln	mit	116 900 t,
Hann.-Münden	mit	103 000 t,
Kemnade	mit	91 300 t,
Vlotho	mit	51 800 t,
Kassel	mit	46 400 t.

Die Zahlen sind verhältnismäßig bescheiden, aber es ist zu beachten, daß bei einem Bergstrom wie die Weser die anfallenden Güter sich nicht so leicht nach einzelnen Hauptplätzen zusammenziehen lassen, weil das Verkehrsnetz der Bahnen und Straßen zu sehr durch die Talbildungen beeinflußt ist. Außerdem begünstigt das Bergland die Entstehung großer städtischer Gemeinwesen nicht in dem Maße wie das Flachland. So ist die Weser ein Strom mit auffallend zahlreichen kleinen Verladestellen, und mit nur wenig eigentlichen Häfen, die mit kostspieligeren Umschlaganlagen ausgestattet sind. In ihrer Gesamtheit sind die kleineren Verladestellen von erheblicher volkswirtschaftlicher Bedeutung. Die Menge der dort umgeschlagenen Güter übertrifft jedenfalls die Menge, welche in den oben genannten 6 Häfen umgeschlagen werden. Fast die ganze



Steinverladung — 228 000 t gingen 1927 durch die Schleuse Hameln zu Tal — geschieht unmittelbar von den Brüchen aus in die Schiffe. Ebenso wird das Holz auf möglichst kurzem Wege an die Weser herangebracht. Ferner haben eine ganze Anzahl von Fabrikbetrieben eigene Ladestellen an der Weser. Zu nennen sind die Sperrholzfabriken von Veckerhagen, Carlshafen und Beverungen, die Holzteerfabrik Bodenfelde, die Glasfabriken von Rinteln, Porta und Nienburg, die Farbenfabrik in Veckerhagen, die Zementfabrik in Porta, die Chem. Fabrik in Nienburg und zahlreiche Ziegeleibetriebe am ganzen Strom, besonders aber in der Nähe von Minden. Die oben genannten 6 Häfen sind in der üblichen Weise mit Kais, Kranen, Gleisen und Lagerhäusern ausgestattet. Kassel hat neben einem beträchtlichen Verkehr in Mehl, Getreide und Industrierohstoffen hauptsächlich Umschlag von Kali und Ton. Hann.-Münden ist die Hauptkaliumschlagsstelle für das Werragebiet. Kemnade dient den Asphaltgruben von Vorwohle, den Gipswerken des Südharzes und den Kaliwerken des Leinetales. Hameln hat lebhaften Getreide- und Mehlumschlag, ferner Kaliverkehr. Vlotho wird durch eine Privat-



Weser bei Bodenwerder. Links im Vordergrund der braunschweigische Hafen Kemnade

bahn mit dem dicht besiedelten Gebiet von Lippe-Detmold verbunden und versorgt dieses mit Getreide und Industrierohstoffen. Minden hat eine ähnliche Aufgabe für das nördlich davon gelegene Gebiet und einen Teil des Bückeburger Landes. Auf die zahlreichen kleinen Hafenplätze Bodenfelde, Carlshafen, Höxter, Holzminden, Bodenwerder, Rinteln, Rehme, Stolzenau, Hoya usw. hier einzugehen, ist leider wegen des begrenzten Raumes nicht möglich. Die vorstehenden Angaben lassen aber schon erkennen, wie unentbehrlich der Weserstrom für die wirtschaftliche Aufschließung des Gebietes zwischen Minden und Kassel ist. Die Steinbruchbetriebe, die Forstwirtschaft, die Holzindustrie, die Industrie der Steine und Erden, der Bergbau auf Kali, Steinsalz, Gips und Asphalt wäre ohne die billige Wasserstraße entweder überhaupt nicht oder nur unter sehr einschränkenden Bedingungen möglich.

Einer besonderen Eigenart des Weserverkehrs muß in diesem Zusammenhang noch gedacht werden. Der größte Teil der Umschlagsstellen liegt unmittelbar am Strom. Bergauf fahrende Schleppzüge entlassen in der Regel die Schiffe, welche Ladun-



Kahnandrang bei der Ladestelle Stolzman

gen für den betreffenden Platz haben, nicht aus ihrem Verbande, sondern machen im ganzen solange fest, bis die Ladung mit vereinten Kräften der Schiffsmannschaften gelöscht ist. Dieses Verfahren hat zwei bedenkliche Nachteile: Einmal versperrt der Schleppzug den Ladeplatz für jeden anderen gleichzeitigen Verkehr, und zweitens erfährt die Bergfahrt der Schleppzüge eine sehr große Verzögerung. Es wäre zu wünschen, daß durch eine andere Organisation im Schiffahrtsbetriebe oder durch vermehrte Einstellung von Selbstfahrern eine wirtschaftlichere Arbeitsweise erreicht würde.

Als seitlicher Zubringer für den Weserverkehr dient seit 1916 der Mittellandkanal. Im Jahre 1927 gingen bereits 1 414 000 t durch die Mindener Schleuse, wovon 1 272 000 t auf den Verkehr des westlichen Kanalteiles mit der Mittelweser und Bremen entfielen. Etwa 1 Million t waren Kohlen, die vom Ruhrgebiet nach Bremen gingen. Als Rückfracht überwogen Industrierohstoffe und Futtergetreide. Der Ostteil des Kanals hatte 75 000 t Verkehr mit Bremen und der Mittelweser, und der Verkehr der Oberweser mit dem gesamten Kanalgebiet betrug 52 000 t. In den beiden letzteren Beziehungen spielten natürliche und künstliche Steine sowie Kali eine überwiegende Rolle. Einen lebhaften Verkehr mit der Weser hat der Hafen Osnabrück, der in jeder Beziehung gut ausgestattet, nicht nur Massengüter, sondern auch Stückgüter heranzieht. Die hannoverschen Häfen lassen demgegenüber noch einiges zu wünschen übrig, da die vorhandenen Lagerböden für Mehl, Getreide und Stückgüter dem Bedürfnis noch nicht entsprechen. Die ausgedehnten Gleis- und Kaianlagen für den Umschlag von Erz und Kali, die in den hannoverschen Häfen vorhanden sind, haben für den Weserverkehr kaum eine Bedeutung. Umsomehr wäre zu hoffen, daß durch Errichtung öffentlicher Lagerschuppen der Verkehr Hannover—Bremen die zur Entwicklung notwendige Grundlage erhielte. Bemerkenswert ist, daß eine Anzahl von kleinen Plätzen am Kanal in letzter Zeit Umschlagseinrichtungen bekommen haben, die einen nicht unbedeutenden Verkehr, namentlich in Futtergetreide hervorriefen. Bramsche, Getmold, Lübbecke sind hier zu nennen mit ihren Silos und Getreidehebern.

Bei der Fortsetzung des Kanals über Hannover hinaus kommen demnächst die Häfen Hildesheim und Peine in Betrieb, daneben eine Anzahl von Kaliumschlagsstellen. Hierdurch wird auch der östliche Kanalteil befähigt, größere Gütermengen mit der Weser auszutauschen. Von Peine wurde schon oben gesagt, daß die Ilseder Hütte 350 000 t im Jahre im Verkehr mit der Unterweser umschlagen will. Auch auf den gut ausgestatteten Hafen Hildesheim ist in dieser Beziehung große Hoffnung zu setzen.

Zum Wesergebiet gehört noch die Aller. Leider ist der früher dort vorhandene lebhafte Verkehr infolge Stillegung von Kaliwerken und veränderter Verarbeitung des Rohöls, welches bei Wietze und Nienhagen gewonnen wird, der Wasserstraße verloren gegangen. Zur Zeit bezieht nur die Gasanstalt Verden und das Kraftwerk Oldau in größerem Maße Kohlen über die Aller, und der schöne Hafen Celle versendet nur noch etwa 10 000 t Steinsalz. Es dürfte aber nicht aussichtslos sein, den alten Verkehr in Futtergetreide und Industriegütern nach und von Celle wieder zu beleben, wenn geeignete Selbstfahrer in diesen Dienst eingestellt würden. Ein Motorschiff des Wasserbauamtes Celle hat bewiesen, daß diese Art von Fahrzeugen für die Aller besonders geeignet ist und billiger und besser arbeitet, als es bei dem Betrieb mit geschleppten Fahrzeugen dort möglich ist.



Eilgutdampfer auf der Weser

Die Elbehäfen

Von Dr. Rausch, Dessau.

Es war für viele Teilnehmer an der Duisburger Tagung des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen eine große Ueberraschung, als sie aus berufenem Munde hören mußten, daß der Mengenumschlag des Binnenhafens in Duisburg sogar den des Seehafens Hamburg übertreffe. Freilich handelt es sich um die Konzentration des deutschen Steinkohlenverkehrs, die diesen gewaltigen Umschlag in Erscheinung treten läßt.

Die Elbe kann sich im Massenverkehr mit dem Rhein keineswegs messen, obwohl auch hier große Produktionsgebiete vorhanden sind, die mit ihren gewaltigen Erdschätzen den Häfen und der Binnenschiffahrt dienstbar werden. Aber selbst die bedeutenden Kalilager Mitteldeutschlands haben noch nicht vermocht, einen so beherrschenden Einfluß auf den Wasserverkehr auszuüben, als dies bei dem Rhein mit der Steinkohle der Fall ist. Auch die Lagerstätten der Braunkohle im Halle-Bitterfeld-Anhalter Revier und an anderen Stellen des Freistaates Sachsen und der Provinz Sachsen brachten dem Elbeverkehr wohl diese und jene Gütermengen, aber ein so ausgesprochener Wasserumschlag wie am Rhein hat sich hier nicht entwickelt. Vor dem Krieg sah man zahlreiche Kohlenkähne die Elbe hinabwandern. Das war böhmische Kohle, die nach Sachsen, nach Dessau und dem anderen Mitteldeutschland und auch weiter hinab nach Hamburg ging. Dieser Verkehr hat im Kriege ganz aufgehört und nach dem Kriege erst nur bescheideneren Umfang angenommen. Die wirtschaftlichen Absatzgebiete der Braunkohle haben sich in dieser Zeit so wesentlich verschoben, daß ein neuer starker Verkehr mit böhmischer Braunkohle nur nach einer Aenderung der Gesamtverhältnisse eintreten kann.

Trotzdem ist die Bedeutung der Binnenhäfen an der Elbe nicht gering. Die Tatsache, daß sie hinter dem Hauptstromgebiet Deutschlands — dem Rhein — zurückstehen, bedeutet noch nicht, daß sie unbeachtet gelassen werden können. Im Gegenteil beweist die Tatsache allein, daß an der Elbe eine ganze Anzahl wichtiger Binnenumschlagsplätze des Reiches liegen, daß hier eine wirtschaftliche Notwendigkeit waltete, der man auch in Zukunft Rechnung tragen muß.

Die Häfen des Rheins sind im wesentlichen in städtischem Besitz. Ihre Bewirtschaftung ist also ein Teil der Kommunalpolitik. Der Rheinhafenverband setzt sich daher ganz aus Vertretern der städtischen Verwaltungsbehörden zusammen.

Die Elbe dagegen ist freier organisiert. Die Häfen sind zumeist Privatbesitz oder werden von Privatunternehmern verwaltet. Im Freistaat Sachsen gehören freilich die dortigen Umschlagsplätze dem sächsischen Staat. Sie waren früher ein Teil der Eisenbahnverwaltung und arbeiteten mit dieser Hand in Hand. Jetzt sind sie fiskalisch, haben aber nach Loslösung der Bahnverwaltung von der übrigen Staatsverwaltung ganz naturgemäß dieselben Gegensätze, wie die Privathäfen und die Schiffahrt im allgemeinen gegenüber den Ansprüchen der Eisenbahnverwaltung zu überwinden. Von der größten Bedeutung sind in Sachsen die Häfen von Dresden und Riesa, daneben kommen noch kleinere Häfen, wie in Pirna und an anderen Orten, in Frage. Großenteils handelt es sich sowohl im industriereichen Sachsen als auch in Mittel- und Norddeutschland auch um reine Anlegestellen gewerblicher Betriebe, die ihren Bedarf auf dem Wasserwege für sich allein decken und ihre Fabrikate dem Schiffsverkehr übergeben. Das ist dann kein eigentlicher Umschlagsverkehr mehr. Aber er befruchtet durch sich selbst stark die Binnenschiffahrt als solche. Der mittlere Teil der Elbe von Torgau bis Magdeburg ist ein ausgeprägtes Gebiet des Binnenumschlagverkehrs, dessen Aktionsradius bis nach Bayern und Thüringen hinein, in das Braunschweigische und die Altmark, und auf der anderen Seite nach der Mark Brandenburg, dem Freistaat Sachsen und Schlesien reicht.

In der Stadt Magdeburg besitzt die Stadt selbst den größten Hafenbetrieb. Dieser ist aber auf privatwirtschaftlicher Grundlage in der Magdeburger Hafen- und Lagerhaus G. m. b. H., an die die Hafenanlagen verpachtet sind, organisiert. In Magdeburg arbeiten als Umschlagsbetriebe noch die Elblagerhaus A. G. und die Firmen Albert Lüddecke & Co., W. Strack, Hermann Lösche, Hermann Schulze & Co., auch die Firma Schlesische Dampfer Compagnie-Berliner Lloyd A. G. hat in Magdeburg eine Zweigniederlassung.

Südlich von Magdeburg wird der Umschlagsverkehr der Nachbarstadt Schönebeck in der Hauptsache von der Firma Speditions- und Elbeschiffahrtskontor A. G., vormals C. Fritsche bewältigt. Neben ihr sind eine Reihe kleinerer Unternehmungen, wie Fr. Enger in Schönebeck tätig. Die Salzwerke der Preußischen Bergwerks- und Hütten A. G., Abteilung Salz- und Braunkohlenwerke Ber-

lin befruchten in Schönebeck den Elbeschiffahrtsverkehr.

Weiter südlich haben die Städte Barby und Aken eigene Umschlagshäfen, die in beiden Fällen Privatgesellschaften gehören, und zwar in Barby der Transport- und Lagerhaus G. m. b. H. und in Aken der Hafen- und Lagerhaus A. G. — Schönebeck, Aken und Barby sind sehr lebhaft am Kali- und Salzverkehr des Staßfurter Reviers interessiert.

Aken gehört zum Teil bereits zum Interessengebiet der Firma Speditionsverein, Mittelelbische Hafen- und Lagerhaus A. G. in Wallwitzhafen bei Dessau. Beide Firmen, Aken und Wallwitzhafen, bilden bei voller Wahrung der Betriebsselbständigkeit doch eine Interessengemeinschaft, die sich in der inneren Verwaltung der beiden Unternehmungen deutlich erkennen läßt. Der Umschlagsplatz Wallwitzhafen hat darüber hinaus eine beherrschende Stellung von Aken bis nach Torgau gewonnen. Denn nicht allein der große Dessauer Umschlagsverkehr ist in seinen Händen, sondern auch die Häfen von Kleinwittenberg und Torgau. Dazu kommt als Zubringerverkehr auf der Saale der Umschlagsplatz in Halle, der ebenfalls der Wallwitzhafener Aktiengesellschaft gehört.

In Roßlau, in Koswig, in Wittenberg, in Mühlberg sind in kleinerem Umfange einige weitere Umschlagsplätze oder Industrieanlegestellen vorhanden.

Nördlich von Magdeburg bis nach Altona hin ist die Gegend zum Teil weniger industriell. Immerhin gibt es hier auch noch mehrere Umschlagsplätze, die Bedeutung besitzen. So die Häfen von Wittenberge und Tangermünde, vor allen Dingen Harburg und Altona. Den Hafen von Hamburg, der ja eigentlich nur als Seehafen aufzufassen ist, kann ich in diesem Zusammenhange nur erwähnen. Wichtiger sind hier die allerdings erheblich kleineren Plätze von Glückstadt und Itzehoe, die zum Elbegebiet mit gehören.

Von Nebenflüssen der Elbe dient eigentlich nur die Saale dem Umschlagsverkehr, denn die Havel ist zu den märkischen Wasserstraßen zu rechnen, und die Mulde, die obendrein kurz vor der Mündung in Dessau von Mühlenbetrieben in Anspruch genommen wird, hat keinen durchgehenden Schiffsverkehr. An der Saale besteht aber immerhin der bedeutende Umschlagsplatz Halle. Von wichtigen Hafenplätzen nenne ich noch die für Kali und andere Salze sowie Chemikalien (Soda) produktionsreiche Stadt Bernburg mit den Nachbarstädten Staßfurt-Leopoldshall und die Städte Nienburg und Calbe.

Die Elbeschiffahrt ist in höherem Grade als die des Rheins von den Wasserverhältnissen abhängig. Während der Rhein im Bodensee über ein natürliches riesenhaftes Staubecken verfügt, dessen Alpenzuflüsse ihm immer das nötige Fahrwasser sichern, hat die Elbe viel unter der Trockenheit mancher Jahre zu leiden. Das gibt den Umschlagsplätzen teilweise den Charakter von Saisonbetrieben, zumal ja auch der Winter mit seinem Eis Stockungen von oft längerer Dauer bringt. Sonst ist die Elbe, die über 1100 km lang ist, von der Mündung bis in die Tschechoslowakei hinein schiffbar. Der südlichste Punkt ist Melnik, doch ist von dort aus auch noch die Moldau durch Kanalisierung bis Prag schiffbar gemacht. Die stärksten Stützpunkte des Elbeumschlagsverkehrs in der Tschechoslowakei sind Tetschen-Bodenbach und Außig.

Das Arbeitsgebiet der Elbe ist also im wesentlichen der Fluß selbst. Das erhöht die Bedeutung der Umschlagsplätze für das Hinterland. Es ist sehr wahrscheinlich, daß die spätere Verbindung der Elbe durch den Mittellandkanal mit den westlichen Wasserstraßen und die Kanalisierung der Saale mit den Kanälen nach Leopoldshall und Leipzig die eigentliche Bedeutung insbesondere der im mittleren Gebiet gelegenen Umschlagsplätze beeinträchtigen wird.

Hierbei sprechen insbesondere auch Absatzverschiebungen mit, die aus den Lagerstätten des Kali, welche jetzt ihren Wasserumschlag an den mittelelbischen Umschlagsplätzen haben, kommen können.

Von den Gütermengen, welche die Umschlagsplätze zu bewältigen haben, kommen eigentlich alle Güterarten und Rohstoffe, die die Industrie benötigt, in Frage, vor allem aber Kali- und andere Salze, Zucker, Papier, Pappe, Erze, Glas und Glaswaren, Roheisen, Bauxit, Schwefelkies, Phosphate, Hölzer, Getreide, Düngemittel, Oele, Fette und Bier.

Statistische Angaben über die Umschlagsplätze an der Elbe lassen sich nur schwer erbringen, da die Verhältnisse überall verschieden liegen und einheitliche Notierungen nicht in der gewünschten Weise erhältlich sind; außerdem schmälern der Empfang und Versand der unmittelbar an der Elbe gelegenen Fabriken und Gemeinden die Gesamtziffern der Umschlagsplätze nicht unerheblich. Daher muß es für die Zwecke dieses Aufsatzes genügen, kurze Ueberblicke über einzelne Umschlagshäfen zu bringen.

Der Gesamtumschlagsverkehr von Außig betrug vor dem Kriege über 2 Millionen t, nach dem Kriege ist er auf ½ Million t zurückgegangen. Doch ist seitdem wieder ein erhebliches Ansteigen bemerkbar gewesen.

In Bodenbach-Tetschen mit seinen Nachbarhäfen ist zum Teil ein noch größerer Umschlag zu verzeichnen gewesen. Doch liegen hier dafür nur Zahlen aus früheren Jahren vor. Neben Kohlen kommen hier für die Einladung in der Hauptsache Oele, für das Ausladen Glas in Frage.

Dresden, das schon einen jahrhundertelangen Hafenverkehr kennt und das in früheren Jahren hauptsächlich als Getreideausschiffungsplatz in Frage kam, hat heute neben dem bedeutenden König-Albert-Hafen insbesondere den Betrieb an den Alt- und Neustädter Kais erweitert. Dazu kommt der Neustädter und der Prieschner Hafen, außerdem der Privathafen bei Loschwitz (Säch-

sisch-Böhmische Dampfschiffahrts A. G.). Dresdens Gesamtumschlagsverkehr, der vor dem Kriege fast 500 000 t betrug, ist nach dem Kriege zunächst um über 200 000 t zurückgegangen. Der Friedenszustand dürfte noch nicht erreicht sein.

Der Riesaer Hafen hat sich an Uebergangsfurten der Elbe, über die als Frachtgut das viel begehrte Salz aus Halle gefahren wurde, entwickelt. Die stärkste Belebung erfolgte aber erst durch den Ausbau der Eisenbahnen. Der Umschlagsverkehr hat vor dem Kriege schon über 600 000 t betragen. Nach einem Rückgang auf 400 000 t ist er jetzt wieder auf über 500 000 t angewachsen. In Sachsen ist der Riesaer Hafen der bedeutendste Umschlagsplatz.

Von den im Besitz des Speditionsvereins Wallwitzhafen befindlichen Anlagen ist der Dessauer Betrieb in Wallwitzhafen weitaus der größte. 1913 war dieser Umschlag auf 335 000 t angewachsen, die Kriegszeit brachte einen starken Rückgang, so daß 1924 nur noch ein Gesamtumschlag von 219 000 t gemeldet wurde. Die heutigen Umschlagsmengen sind die folgenden, wobei die Umschlagshäfen in Kleinwittenberg, Torgau und Halle — die dem Speditionsverein gehören — inbegriffen sind:

	Eingang zu Schiff:	Ausgang zu Schiff:
Wallwitzhafen . . .	257 669 t	137 109 t
Kleinwittenberg . .	26 119 t	8 058 t
Torgau	59 896 t	6 089 t
Halle	103 952 t	55 550 t
	447 636 t	206 806 t

Die Umschlagszahlen der Vorkriegszeit sind im Jahre 1927 erstmalig wieder erreicht bezw. überschritten worden. Die Wareneinfuhr bestand in der Hauptsache aus Getreide, Phosphat, Schwefelkies, Papierholz, Bauxit, Asphaltsteinen, Wolle, Rohjute, Roheisen, sowie anderen Rohstoffen für die Industrie, ferner Oelen, Fetten, Harz und Kolonialwaren. In der Warenausfuhr dagegen spielen die Artikel Kunstsalpeter und andere Chemikalien, Zucker, Farben, Papier, Maschinen und andere Fertigfabrikate die Hauptrolle.

Aken, das ursprünglich auf Holz- und Kornhandel angewiesen war und sich später ebenfalls insbesondere dem Umschlage von Zucker, Kali und anderen Salzen, Dünge- und Futtermitteln, Salpeter, Kohlen und Stückgütern zuwandte, hat vor dem Kriege auch etwa 400 000 t umgeschlagen.

Barby, das einen fiskalischen Winterschutzhafen und einen privaten Hafen kennt, der aus städtischem Besitz an die Deutsche Maizena A. G. verkauft wurde, hat in der Hauptsache im alten fiskalischen Hafen einen in privater Hand befindlichen Umschlagsbetrieb von etwa 300 000 t. Der Umsatz, der früher in Kalisalzen stark war, ist sehr zurückgegangen. Doch befruchten den Verkehr auch heute noch Harzer Bergprodukte — wie Schwerspat, Feldspat und Gips, dazu Rohzucker, Phosphate, Schwefelkies, Hölzer und Kohlen.

Schönebeck kennt außer dem Verkehr der staatlichen Saline am Salinenkanal einen gleichartigen, jedoch noch regeren Umschlag als Barby. Salze und Massengüter aller Art sind vorherrschend, dazu ist Schönebeck ein großer Umschlags- und Stapelplatz für Holz geworden. Der Gesamtumschlagsverkehr betrug vor dem Kriege über 1 Million t. Neben dem Schönebecker Haupthafen ist im Jahre 1913 ein neuer Umschlags-, Winter- und Industrie-Hafen — der Oskar-Wanckel-Hafen — erbaut worden, der aber erst 1924 besonders als Holzhafen fertiggestellt und in Betrieb genommen werden konnte.

Der größte Schiffahrtsverkehr vollzieht sich in Magdeburg. Doch tritt hier sehr in Erscheinung, daß die Stadt Magdeburg selbst mit ihrem starken Industrie- und Güterbedarf den Verkehr für sich beansprucht, so daß neben dem Versand und Empfang auf weitere Entfernungen die unmittelbare Versorgung der Stadt vorherrschend ist. Von Massengütern schlägt Magdeburg Salze aller Art neben Schönebeck am meisten um, dazu kommen Gips- und Kalksteine, Fluß- und Feldspate, Getreide und Zucker. Von Kaufmannsgütern aller Art, die als Stückgüter verladen und empfangen werden, lassen sich Einzelangaben nicht machen, denn der Rollbetrieb kennt alle Arten der Güter von Säcken und Fässern, Kisten und Körben bis zu den schwersten Eisenteilen und Maschinen. Neue Zahlenangaben liegen mir noch nicht vor.

Einen Gradmesser über den Gesamtverkehr auf der Elbe bilden die Berichte, die von Hamburg über den Flußverkehr gegeben werden. In Hamburg kamen im Jahre 1913 von der Oberelbe her über 9½ Millionen t, von der Niederelbe über 1,2 Mill. t, zusammen 10,7 Millionen t an. Es gingen ab: nach der Oberelbe 9,3 Millionen t, nach der Niederelbe 1,8 Millionen t, zusammen 11,1 Millionen t. Der Gesamtverkehr betrug also 1913: 21,9 Millionen t. Dieser starke Flußverkehr ist während des Krieges so gewaltig zurückgegangen, daß im Jahre 1924 nur noch die Ankunft von etwa 5,5 Millionen t und der Abgang von 5,2 Millionen t, zusammen also 10,7 Millionen t, gemeldet wurde. Die Verhältnisse haben sich seitdem auch wieder gebessert, doch ist der Vorkriegszeitverkehr noch lange nicht erreicht. Als Hauptursache dafür werden die Maßnahmen der Reichsbahn, die der Schiffahrt große Gütermengen entziehen, aber auch — bezüglich des Kohlenverkehrs — Verschiebungen in den wirtschaftlichen Absatzverhältnissen angegeben.

Gerade diese Notlage der Schiffahrt und damit auch der Umschlagsplätze, deren Bedeutung für die gesamtdeutsche Volkswirtschaft auch aus den vorstehenden Angaben ersichtlich ist, haben mit dazu beigetragen, daß sich in der Nachkriegszeit Verbände für die Interessenwahrung der Häfen gebildet haben. So für die Elbe der Hafenverband des Elbstromgebietes. Dieser Verband, dessen Leitung ihren Sitz in Magdeburg und Dessau hat, wird auch weiterhin dahin wirken, daß insbesondere der volkswirtschaftlichen Bedeutung der Häfen und der Schiffahrt, die ungezählte Kapitalien in ihren Betrieben investiert haben, Rechnung getragen wird. Ihr Eintreten für das eigene Interesse bedeutet also gleichzeitig die Erhaltung einer Kraftquelle der deutschen Volkswirtschaft, die neben der anderen Kraftquelle, der Eisenbahn, nicht beeinträchtigt werden darf.

Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Berliner Häfen

Von Major a. D. Fischer.

Berlin als Hafenstadt und die Berliner Häfen sind zwei verschiedene Wesen, denn die reiche Gliederung der Wasserstraßen innerhalb des heutigen Groß-Berlin hat von altersher der Industrie in großem Umfange gestattet, sich unmittelbar am Wasser anzusiedeln; eine der neuesten und bekanntesten Anlagen dieser Art an schiffbarem Wasser ist das Großkraftwerk Klingenberg an der Oberspree. Die künftige Möglichkeit, neue Industrien an das Wasser zu legen, ist sehr groß. Das hydrographische Netz ist also der Grund, warum Berlin keinen Industriehafen hat und braucht. Nichtsdestoweniger ist die volkswirtschaftliche Bedeutung der Berliner Häfen, d. h. der kommunalen Anlagen, die seit genau 5 Jahren auf die Dauer von 50 Jahren von der „Behala", Berliner Hafen- und Lagerhaus A. G. bewirtschaftet werden, sehr bedeutend. Diesen Anlagen wenden wir nun unser Augenmerk zu. Der Vollständigkeit halber muß aber erwähnt werden, daß am Teltowkanal einige kleinere Anlagen außerhalb der Verwaltung der Behala stehen. Ihr Verkehr ist lebhaft, aber doch weder nach Art und Umfang geeignet, der volkswirtschaftlichen Bedeutung der Berliner Häfen eine besondere Note zu geben. Wir können uns daher aus Gründen der Einfachheit auf die Betrachtung des Behalaverkehrs beschränken, ohne dem Zweck zu schaden. Dieser Verkehr betrug im Jahre 1927 in Tonnen:

im Eingang zu Wasser	1 382 337,3
mit der Bahn	92 684.8
mit Fuhrwerk	60 058,5
im ganzen:	1 535 080,6
im Ausgang zu Wasser	116 993,9
mit der Bahn	234 319,6
mit Fuhrwerk	1 110 036,8
im ganzen:	1 461 350,3

Gesamtverkehr: 2 996 430,9.

Davon wurden direkt umgeschlagen 1 068 107,6 t. Diese Mengen sind nur einmal bewegt worden, sie sind aber als Eingang und Ausgang oben doppelt gezählt worden; wenn man ihre Summe vom Gesamtverkehr in Abzug bringt und die in den Häfen intern bewegten Güter von 84 522,4 t hinzurechnet, ergeben sich 2 012 845,7 t. Die zweite Million Tonnen ist also 1927 überschritten worden. 1925 hatte die Bewegung erst 1 349 815 t betragen; der Vergleich zwischen den beiden Jahren ergibt demnach eine Steigerung von 53% — nebenbei bemerkt bei einer Minderung der Kopfzahl der Belegschaft.

Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Berliner Häfen geht aus den Zahlen schon ganz deutlich hervor. Zunächst die Menge der Güter überhaupt, dann das starke Ueberwiegen der Einfuhr gegen die Ausfuhr — zu Wasser beträgt die Ausfuhr nur ein Zwölftel der Einfuhr. Daraus ist leicht erkennbar, daß die Berliner Häfen, neben den großen Güterbahnhöfen, die Vermittlungsstellen sind für die Versorgung Groß-Berlins und seines nächsten Hinterlandes mit fast 5 Millionen Einwohnern und einer riesenhaften Industrie. Die Bedeutung der Häfen für die Ausfuhr ist naturgemäß erheblich geringer, doch geben die Zahlen kein ganz zutreffendes Bild, denn Industrie und Kaufmannschaft machen von der für viele Güterarten wohlfeilen und durchaus sicheren und schnellen Wasserverfrachtung noch nicht den möglichen Gebrauch. Hier ist der Punkt, in dem die Bedeutung der Berliner Häfen noch nicht genügend gewürdigt wird.

Volkswirtschaftlich von großer Bedeutung sind die durch die Berliner Häfen gehenden Güterarten, denn sie beschränken sich nicht auf die üblichen Massengüter, wie Brenn- und Baustoffe aller Art, sondern sie finden geradezu ihre Eigenart im Kaufmannsgut, im Stückgut. Ein kurzer Rundgang durch die beiden großen Häfen — Ost- und Westhafen — beweist die Eigentümlichkeit sofort. Unter einer Unmenge von Gütern aller möglichen Arten und Sorten ragen aber bei weitem die Lebens- und Genußmittel hervor. Man hat daher nicht ganz mit Unrecht die beiden Häfen zwei der großen Speisekammern Berlins genannt. Durch diese Funktion greifen die Häfen nahezu unmittelbar in die zahllosen und in die kleinsten Haushalte Berlins ein.

Der Umschlag von Schiff auf Schiff spielt augenblicklich eine sehr geringe Rolle; er kann und soll aber Bedeutung bekommen, wenn der unglückselige Mittellandkanal endlich fertiggestellt sein wird, denn es wird dann zwischen den kleineren Schiffsgefäßen des Ostens und den größeren des Westens wenigstens in gewissem Umfange ein Güteraustausch stattfinden müssen und zwar umsomehr, je stärker der Wasserverkehr mit Polen wird, der zur Zeit allerdings ganz belanglos ist.

Der Mittellandkanal! Es war einer der größten verkehrspolitischen Fehler, daß dieser Kanal vor dem Kriege nicht gebaut wurde. Er hat uns im Kriege bitter gefehlt, er wäre ein vorzügliches Hilfsmittel der Landesverteidigung gewesen und er hätte besonders Berlin in Krieg und Frieden unschätzbare Dienste leisten können. Es bedarf keiner langen Ausführungen darüber, daß die Berli-

ner Häfen ihre volkswirtschaftliche Bedeutung erst ganz gewinnen und auch erfüllen werden, wenn das Naturnotwendige, die Verbindung des westlichen und des östlichen deutschen Stromsystems endlich geschaffen sein wird.

Alle diese Dinge sind nicht schwer zu erkennen. Weniger offenkundig, aber auch wichtig, ist die Bedeutung der Berliner Häfen in organisatorischer Hinsicht, nämlich in der räumlichen und organisatorischen Zusammenfassung der Wasser- und Landverkehrsmittel, der Lagerei und des Zolls. Wenn Zeit Geld ist, kann durch entsprechende Ausnützung dieser „Brennpunkte" des Verkehrs viel Geld gespart werden.

Volkswirtschaftlich besonders bemerkenswert sind die Berliner Häfen, wie bekannt, als Wirtschaftsunternehmen. Der alte Grund- und Lehrsatz, daß Häfen Zuschußbetriebe sein müssen, ist nicht mehr in vollem Umfange zutreffend. Allerdings darf man von keinem Hafen verlangen, daß er aus dem Betrieb heraus die stets sehr hohen Anlagekosten verzinse und tilge; das wäre gegen die Natur jeder Hafenwirtschaft; aber muß aus allgemeinen Steuermitteln das so häufige Betriebsdefizit gedeckt werden, oder gibt es einen Weg, Betriebsverluste zu vermeiden? Der Jahresbericht der Behala für 1927 weist bei einem Aktienkapital von RM. 1 600 000,— einen Brutto-Ueberschuß von RM. 369 914,17 aus, von dem RM. 100 000.— dem Erbbau- und Pachtvertragsverpflichtungskonto zugewiesen, der Rest fast ganz für Abschreibungen verwendet wurden. Rund RM. 3000,— blieben Reingewinn. An Steuern und sozialen Lasten wurde die Kleinigkeit von RM. 469 329,99 bezahlt. Anders ausgedrückt: Die Berliner Häfen bedürfen keiner Zuschüsse aus öffentlichen Mitteln, sie haben aber als wehrloses Steuerobjekt nahezu eine halbe Million aufbringen müssen, volkswirtschaftlich, wie es scheint, ein recht bedeutender Unterschied.

Aber damit nicht genug; die Behala hat im Laufe der letzten Jahre, wie männiglich bekannt, den Westhafen bedeutend erweitert und ist damit 1927 zu einem gewissen Abschluß gekommen. (Die Aufzählung all der Tief- und Hochbauten, technischen Anlagen sei erlassen.) Das Ganze kostete rund RM. 7 Millionen, die die Gesellschaft aus eigener Kraft in 30 Jahren tilgen muß. (Hier haben wir also den seltenen Fall, daß ein Teil der Hafenbauten aus dem Betrieb verzinst und amortisiert werden muß.) Alle neuen Anlagen fallen nach 45 Jahren ohne Entschädigung an die Stadt Berlin. Ein volkswirtschaftlich nicht uninteressanter Fall.

Zuletzt noch die Berliner Häfen als Arbeitgeber; die Stammbelegschaft beträgt zur Zeit 449 Köpfe; die entsprechend den Verkehrswellen zeitweise nötigen Mehrkräfte werden aus Aushilfsarbeitern gewonnen. Die großen Berliner Häfen sind noch jung; sie wachsen aber seit neuester Zeit, insbesondere seit der Verlegung der Stückgutschiffahrt in den Westhafen am 1. August 1927 rasch in ihre Aufgaben hinein, so rasch, daß der Westhafen schon wieder erweitert werden muß, und der Osthafen neuer Anlagen bedarf. Dadurch steigt ihre volkswirtschaftliche Bedeutung von Tag zu Tag, zumal dann, wenn die Stadt Berlin ihre großen Pläne zur Ausführung bringen wird, die darauf abzielen, die neu zu errichtende Großmarkthalle und neue Hafenanlagen in organische Verbindung mit dem Westhafen zu bringen.

Die Oderhäfen

Eine volkswirtschaftliche Betrachtung

Von Regierungs- u. Baurat Klenner, Breslau.

Wenn auch dem Transportwesen bei uns noch nicht die Beachtung geschenkt wird, die ihm als Wirtschaftsfaktor zukommt, so muß doch anerkannt werden, daß man beginnt, sich mehr als bislang mit diesem Wirtschaftszweig und seinem Einfluß auf die allgemeine Preisgestaltung zu beschäftigen. Zu der Einsicht, daß sich die Auffassungen über unser Gütertransportwesen aber noch lange nicht im Einklang mit den Bedürfnissen der deutschen Wirtschaft befinden, hat man sich aber noch kaum durchgerungen. Aus diesem kurz skizzierten Fragenkomplex soll nur ein kleiner Ausschnitt „Die Oderhäfen" einer verkehrswirtschaftlichen Betrachtung unterzogen werden.

Die Häfen verknüpfen Wasser- und Landverkehr. Ihr Gedeihen hängt, abgesehen von ihrer Einrichtung und ihrem Betrieb, von dem Umfang und der Leistungsfähigkeit des zugehörigen Wasserstraßennetzes, von dem Ausfuhr- und Aufnahmevermögen des Hinterlandes und nicht zuletzt von der wirtschaftlichen Anpassungsfähigkeit der anschließenden Verkehrsmittel zu Lande ab.

Das im Einflußgebiet der Oderhäfen liegende Wasserstraßennetz umfaßt zur Zeit die Oder von Coselhafen bis Stettin, die Warthe und Netze bis zur Landesgrenze, die Märkischen Wasserstraßen und die Elbe von etwa Torgau bis Hamburg. Das Netz schließt im Norden mit den Seehäfen Stettin und Hamburg, im Süden mit dem Binnenumschlagshafen Cosel, der knapp vor den Toren des schlesischen Montanreviers liegt, ab. Erweiterungsmöglichkeiten nach Norden sind daher erschöpft. Nach Westen sind sie mit der Fertigstellung des Mittellandkanales erfüllt. Nach Osten ist zwar die Verbindung mit der Weichsel und damit auch nach Ostpreußen vorhanden; die wirtschaftlichen Beziehungen mit dem Nachbarstaat haben aber bis jetzt noch keinen regelrechten Wechselverkehr aufkommen lassen. In südlicher Richtung wird eine Verlängerung der Wasserstraße durch das schlesisch-mährische Industrierevier bis zur Donau das Einflußgebiet der Oderhäfen bis zum Balkan vergrößern.

Die Häfen der Oder liegen somit in einem ausgedehnten und sehr erweiterungsfähigen Wasserstraßennetz, dessen vorhandene Wege aber noch eines weiteren Ausbaues bedürfen. Die stark schwankenden Wasserstände der Oder, vor allem die oft eintretenden geringen Wasserstände des freien Flusses unterhalb Breslau hindern einen stetigen Verkehr der Schiffe von und zu den Umschlagsplätzen und verringern allgemein das Vertrauen zu einer pünktlichen Beförderung der Güter auf dem Wasserwege. Weitere Wünsche der Verkehrsinteressenten beziehen sich auf Verbesserungen in der Schleusentreppe der oberen Oder und auf vorbereitende Maßnahmen für Einführung des 1000 t-Schiffes, um den westlichen Häfen nicht nachzustehen.

Weit ungünstiger liegen die Verhältnisse für die Oderhäfen bezüglich des Hinterlandes. Durch die Nähe der Elbe ist das Einflußgebiet der Häfen der oberen und mittleren Oder in westlicher Richtung nicht geräumig. Der Mangel wird aber dadurch etwas ausgeglichen, daß es hochwertiges Gebiet ist. Nach Osten stand vor dem Friedensschluß weites Land zur Verfügung, das mit fortschreitender kultureller Entwicklung günstige Zukunftsaussichten bot, die handelspolitische Einstellung Rußlands war dem nicht entgegen. Die neue Grenze und die wirtschaftliche und politische Richtung der Nachfolgestaaten haben aber hier fast alle Hoffnungen zerschlagen. Der westliche Teil des jetzigen Polens (auch Galizien), der früher verkehrspolitisch zur Oder hinneigte, bevorzugt jetzt in Aus- und Einfuhr die Häfen Danzig und Gdingen, vornehmlich infolge der niedrigen polnischen Bahnfrachten. Außerdem spricht der Unterschied der Valuten zu Ungunsten des deutschen Handels mit. Sehr rege waren auch in der Vorkriegszeit die Transportbeziehungen der Oderumschlagsplätze zum südlichen Hinterland. Sie erstreckten sich ganz abgesehen von dem ungeteilten, wirtschaftlich einheitlich gerichteten schlesischen Industriegebiet bis nach Krakau, Budapest, Wien und darüber hinaus. Heute verladen das ostoberschlesische Montanrevier ausschließlich über Danzig und Gdingen, das frühere Oesterreich und Schlesien und die Slowakei vorwiegend über die Elbe, insbesondere über Melnik und Holeschowitz. Die tschechoslowakischen Bahnen haben nach und von den tschechischen Elbe-Umschlagsplätzen sehr niedrige Ausnahmetarife eingeführt, so daß die Güter selbst der Gebiete, die örtlich weit günstiger zu den Oder-Umschlagsplätzen wie Coselhafen, Oppeln, Breslau liegen, zum weitaus größten Teil über die Elbe verfrachtet werden.

Das landseitige Beförderungsmittel der Güter von und zu den Oderhäfen ist vornehmlich die Reichsbahn. Die Anziehungskraft der Umschlagsplätze wird ausschlaggebend von den Transportkosten beeinflußt. Sie setzen sich z. B. für ein Gut von einer Inlandstation nach Berlin aus der Zulauffracht der Reichsbahn, den Umschlagkosten im Hafen, der Wasserfracht nach Berlin, den dortigen Umschlag- und Abfuhrkosten und den allgemeinen Nebenspesen zusammen. Da es sich in dem deutschen Einflußgebiet der Oderhäfen nur um kurze Zu- und Ablaufstrecken handeln kann und das Staffeltarifsystem der Reichsbahn die Frachten nach dem Grundsatz regelt, je kürzer der Weg, desto höher der Frachtsatz, so ist ohne weiteres ersichtlich, daß die Bahnfrachten bei den Kosten eines Bahn-Wasserweges eine ausschlaggebende Rolle

spielen und auf die Verkehrsmenge des Hafens wirken müssen. Der Einführung des Staffeltarifsystems lag in der Hauptsache der Gedanke zu Grunde, den verschiedenen deutschen Wirtschaftszentren, die auf die weite, stark nach verschiedenen Richtungen auseinander gezogene Fläche des Reiches regellos verteilt sind, möglichst gleiche Vorbedingungen im Güteraustausch zu geben. Dem Geiste des Systems entspricht es daher nicht, einen Teil des wirtschaftlich als Einheit aufzufassenden gebrochenen Weges, nämlich die Zu- oder Ablaufstrecke, unter die Staffel zu bringen. Wenn sich alle Teilhaber am gebrochenen Weg von der Absicht leiten lassen, der deutschen Volkswirtschaft zu dienen, wird ein Ausweg gefunden werden, der keinen schädigt, im Gegenteil, den Güteraustausch zu Gunsten aller vermehrt.

Eine weitere Beeinträchtigung der Umschlagsplätze ist dadurch eingetreten, daß die jetzigen Ausfuhrtarife nur noch fast ausschließlich nach Seehäfen gelten, so daß bei Verladungen von Ausfuhrgütern über Oderhäfen die hohe Zulauffracht zumeist entrichtet werden muß. Aehnlich liegt es mit den Seehäfendurchfuhrtarifen von und nach Polen oder der Tschechoslowakei. Auch diese Transporte sind für die Oderhäfen so gut wie verloren. Das Bestreben der Reichsbahn, die Güter den Umschlagsplätzen der Oder fern zu halten, um sie auf langen Strecken zu fahren, hat schon oft Veranlassung gegeben, daß viele Sendungen des Auslandes überhaupt nicht über deutsches Gebiet gegangen sind. Es liegt in der Eigenart vieler Güter und vor allen Dingen in der Eigenart des Handels, daß die Verkaufsbedingungen usw. darauf zugeschnitten sind, daß die betreffenden Transporte wasserwärts an die Seehäfen herankommen. Der Verkäufer muß einige Tage vor dem Eintreffen der Güter am Seehafen genau unterrichtet sein, um seine Entschließungen treffen zu können. Auch muß der Abnehmer, der vielfach im Auslande wohnt, eine gewisse Zeit haben, um über seine Güter am Seeplatz zu bestimmen. Durch die Fahrt auf der Wasserstraße wird Zeit gewonnen und damit ist dem Handel sehr gedient. Würde die Reichsbahn auf diese Eigenarten mehr Rücksicht nehmen und an Stelle von oder neben den vielen Durchfuhrtarifen entsprechende Umschlagstarife einführen, so würden weit mehr Güter über die Oderhäfen gehen.

Bei solchen Wünschen an die Reichsbahn muß aber auch erwartet werden, daß die Oder-Umschlagsplätze ihre Umschlagseinrichtungen und ihren Betrieb dem Stande der Technik und den Bedürfnissen des Handels entsprechend so gestalten, daß die Umschlagskosten ein Minimum erreichen. Daß hier noch manches verbesserungsfähig ist, möge aus dem Unterschied der Umschlagskosten für einige Güter in Coselhafen und Breslau-Stadthafen ersehen werden.

Umschlagskosten für	Coselhafen	Breslau-Stadthafen
Phosphate, lose . . .	0,96 RM./t	0,70 RM./t
Faßgüter, schwere . .	1,36 RM./t	0,70 RM./t
Jute . . . . . . ,	1,50 RM./t	1,00 RM./t
Papier	1,92 RM./t	0,90 RM./t
Oelkuchen, lose . .	2,00 RM./t	1,10 RM./t

Nicht uninteressant wird es sein festzustellen, wie die vorangegangenen verkehrswirtschaftlichen Betrachtungen ihren Niederschlag in den Verkehrsmengen der wichtigeren Oderhäfen finden. Zu diesem Zwecke ist in der nachstehenden Statistik der Jahresumschlag 1913 von und zur Eisenbahn in Vergleich zu dem des Jahres 1927 gesetzt worden:

Hafen	Jahresumschlag 1913 t	Jahresumschlag 1927 t	Zu oder Abnahme des Jahresumschlags 1927 gegen 1913 t	0/0 rund
Cosel . . (einschl. Brennstoff)	3 698 247	3 281 373	— 416 874	— 11
Cosel . . (ausschl. Brennstoff)	1 507 222	835 149	— 672 073	— 44
Oppeln*)	96 200 (1926)	89 243	— 6 957	— 7
Breslau .	1 565 613	811 200	— 754 413	— 48
Maltsch .	311 020	622 476	+ 311 456	+100
Steinau .	28 687	28 961	+ 274	+ 1
Glogau .	169 584	46 667	— 122 917	— 72
Neusalz .	42 239	39 034	— 3 205	— 8
Tschicherzig	13 737	8 872	— 4 865	— 33
Frankfurt	93 231	42 873	— 50 358	— 54
Stettin .	4 240 634	2 556 737	—1 683 897	— 40

Das statistische Bild erhärtet die Ausführungen. Fast alle Häfen zeigen einen starken Rückgang. Nur Maltsch und Steinau bilden eine Ausnahme. Beide haben ihr Einflußgebiet zwischen Oder und Elbe beibehalten. Maltsch wird noch dadurch sehr begünstigt, daß das niederschlesische Steinkohlenrevier gezwungen ist, sein Absatzgebiet mehr als früher an der Wasserstraße zu suchen. Bei Steinau hat ausschlaggebend mitgewirkt, daß die Anschlußbahn in Privathänden liegt, die sich den wirtschaftlichen Notwendigkeiten nicht verschließt. Erschreckend ist der Verkehrsrückgang der Häfen Breslau und Stettin, bedenklich der in Coselhafen und Oppeln. Wenn das westoberschlesische Kohlenrevier nicht schon fast dieselbe Menge förderte wie die deutsch-oberschlesischen Gruben vor dem Kriege und der sich daraus ergebende Absatzdrang auch Coselhafen wenigstens teilweise zugute käme, würde der Hafen bei dem ständigen Rückgang der Erzeinkünfte bald brach liegen.

Hiermit drängt sich die Frage auf, wie dem Niedergang der Oderhäfen nachhaltig Einhalt geboten werden kann. Erfolg wird nur zu erwarten sein, wenn sich zunächst jeder Beteiligte gewissenhaft prüft, inwieweit er selbst durch Umstellung und Verbesserung in seinem eigenen Wirkungskreis eine Teillösung erreichen kann und wenn dann versucht wird, die Hafenfrage unter Führung einer behördlichen Zentralinstanz bei Anteilnahme aller Beteiligten zu lösen. Es wird sich hierbei herausstellen, daß auch die anderen Fragen wie die der Schiffahrt, der Wasserstraße, der Umschlagstarife usw. auftauchen werden und gelöst werden wollen. Hoffentlich ist das kein Hinderungsgrund, die Dinge nicht meistern zu wollen.

*) Der Hafen Oppeln war im Jahre 1913 noch nicht in Betrieb, daher ist der Umschlag des Jahres 1926 eingesetzt worden.

Die bayerischen Donauhäfen

Von F. Ditthorn,
Rechtsrat a. D., Regensburg.

Deutschland hat an der ungefähr 2500 km langen Donau-Großschiffahrtsstraße Regensburg-Sulina mit der etwas über 150 km langen Strecke Regensburg-Passau Landesgrenze einen verhältnismäßig geringen Anteil und doch ist dieser kurze Abschnitt mit seinen drei Häfen Regensburg, Passau und Deggendorf für Deutschlands Wirtschaft von nicht zu unterschätzender Bedeutung, da er dazu berufen ist, unseren Verkehr mit dem sehr entwicklungsfähigen Osten Europas zu vermitteln, auf den sich aus wohlbekannten Gründen unsere Wirtschaft immer intensiver einstellen muß. Für diese Betätigung sind die drei Donauhäfen wertvolle Ein- und Ausfalltore, die mit der deutschen Reichsbahn, für welche die kurze Donaustrecke Regensburg-Passau kaum eine Konkurrenzlinie bildet, in inniger Verbindung stehen. Das hat auch dazu geführt, daß die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft für diesen Umschlagsverkehr wenigstens auf dem Gebiete der dringenden Forderung der Schiffahrt nach gerechten Binnenhafentarifen weitgehendst entgegengekommen ist und so die Gleichbedeutung der Donauhäfen mit den Seehäfen anerkannt hat.

Den Verkehr nach und von den 3 Häfen halten viele Gesellschaften aufrecht, so der Bayerische Lloyd, Schiffahrtsaktiengesellschaft (BL), die I. Donaudampfschiffahrtsgesellschaft (I, DDSG), die Süddeutsche Donaudampfschiffahrtsgesellschaft (SD), die k. ung. Fluß- u. Seeschiffahrtsaktiengesellschaft (MFTR), die Cechoslovakische Donauschiffahrts A. G. (CS), die serbische Flußschiffahrt S. H. S., die Continentale Motorschiffahrt (CMS) und die Navigation de Danube (NFR). Den Verkehr über den veralteten Donau—Main-Kanal sollen die Donau-Main-Rheinschiffahrts A. G. und die Bavaria, Schiffahrts- und Speditions A. G. vermitteln.

Die Fahrwasserverhältnisse auf der deutschen Donaustrecke sind dank der geradezu vorbildlichen Tätigkeit der Rhein-Main-Donau A. G. in ständiger Verbesserung begriffen, so daß heute schon 1000 t-Schiffe nahezu den größten Teil des Jahres mit guter Auslastung bis Regensburg, dem Endpunkte der Großschiffahrt, verkehren können.

Regensburg.

Hier stehen dem Umschlag zur Verfügung die Lände am freien Strome und der Luitpoldhafen, sowie für reine Ueberwinterung der Winterhafen der DDSG.

Die freie Lände, durchweg mit senkrechter Kaimauer versehen, hat eine nutzbare Länge von 1300 m und überall Ladegleise. An Ladevorrichtungen sind vorhanden zwei feststehende Handkrane mit 15 und 10 t Tragfähigkeit, zwei feststehende elektrisch angetriebene Krane mit 15 bezw. 10 t Tragfähigkeit, fünf auf einer Hochbahn laufende elektrisch betriebene Krane mit 16 m Ausladung und je 1,5 t Tragfähigkeit, ein auf Schienen laufender, elektrisch betriebener Kran, der bei 7,5 m Ausladung 3 t und bei 17,5 m Ausladung 1¼ t trägt, außerdem ein fahrbarer, ebenfalls elektrisch angetriebener Getreideelevator für den Umschlag von losem Getreide aus Schiff auf Lager, in Bahnwagen oder in die die obere Donau und den Donau—Main-Kanal befahrenden Schiffe mit einer Stundenleistung von 36 t. Die sämtlichen Ladevorrichtungen mit Ausnahme der beiden Handkrane stehen im Betriebe und Eigentum der DDSG, welche die Lände fast ausschließlich beherrscht. Für die Lagerung stehen dieser Gesellschaft zur Verfügung zwei von der Stadtgemeinde erbaute und an sie vermietete Lagerhäuser mit zusammen 12 000 t Fassungsvermögen. Davon ist das erstere durch zwei feststehende Transportbrücken für Bandbeförderung mit dem fahrbaren Elevator verbunden. Die Lagerhäuser sind mit Sackaufzug, gewöhnlichen Aufzügen (elektrisch betrieben) und mit Putzerei ausgerüstet. Der Lagerung von Stückgütern dienen zwei ebenerdige Magazine mit zusammen 1000 t Aufnahmefähigkeit. Außerdem besitzt die Gesellschaft an ihrem 80 ar großen Winterhafen, der für 20—25 Schiffe Platz hat, vier Lagerräume ohne Gleisanschluß, die jedoch nur im Notfalle benützt werden. Am Ende der Kaimauer hat die Harpener Berg-Bau-A.-G. Dortmund einen in Eisenbeton ausgeführten Kohlenbunker mit einem Faffungsvermögen von 3000 t Kohle und einen elektrischen Kran (Greifer) mit 5 t Tragfähigkeit für den Umschlag von Kohle von der Bahn auf Schiff oder Lager bezw. vom Lager auf Schiff erbaut. Die Anlage ist nunmehr an die Demerag vermietet.

Unterhalb der geschilderten Lände befinden sich die Tankanlagen der Petroleumgesellschaft „Steaua Romana" mit 15 eisernen Behältern, die Gleisanschluß besitzen und zusammen 20 000 t Oel fassen. Das Erdöl kommt in Tankschiffen nach Regensburg und wird mit Pumpen durch Rohrleitung in die Tanks verbracht, von wo aus es auf dem Bahnwege zur Verteilung gelangt.

Im Jahre 1910 wurde der Luitpoldhafen eröffnet, der aus zwei Hafenbecken (Umeshlaghafen und Petroleumhafen) besteht. Das erstere Becken ist

820 m lang und 80 m breit, der Petroleumhafen 400 m lang und 60 m breit. Beide Hafenbecken sind durch eine gemeinsame Zufahrt (400 m lang und 70 m breit) mit der Donau verbunden, zwei m O Pegel tief und liegen vollständig hochwasserfrei. Sie besitzen auf beiden Seiten Gleis- und Straßenanschluß. Im Umschlaghafen wickeln die MFTR, der BL, die CS und die SHS sowie die Bavaria nahezu ihren gesamten Verkehr ab.

Der Luitpoldhafen steht unter der Verwaltung des Hafenamtes Regensburg, dessen Vorstand zugleich Hafenkommissär und Vorsitzender der Hafenkommission ist. In der Kommission sind das Straßen- und Flußbauamt, die Eisenbahnbetriebsinspektion, das Zollamt, Hafen, der Stadtrat und die Handelskammer Regensburg vertreten.

Die Ladevorrichtungen bestehen auf der Nordseite aus einem feststehenden Kran mit 25 t Höchsttragfähigkeit und aus drei fahrbaren Portalkranen mit 7,5 t bezw. 3 t Tragkraft, sämtliche vom Staate aufgestellt und elektrisch betrieben. Auf der Südseite laufen auf eine Länge von 460 m an der senkrechten Kaimauer acht von der Stadtgemeinde aufgestellte und ebenfalls elektrisch angetriebene Halbportalkrane mit je 4 t Tragfähigkeit und ein Portalkran mit der gleichen Tragfähigkeit.

An Lagergebäuden besitzt der Umschlaghafen in erster Linie ein von der Stadt erbautes großes Getreidelagerhaus aus Eisenbeton mit 40 Silos und 6 Schüttböden, das mit allen modernen Einrichtungen, wie Fahrstuhl, Fallrohren, Putzerei und einem Elevator mit 80 t stündlicher Leistung, ausgerüstet ist und 12 000 t Fassungsvermögen hat. Der Betrieb des Lagerhauses ist einer G. m. b. H. Stadtagerhaus Regensburg übertragen, deren Geschäftsanteile im Besitze der Stadt sind.

Für Stückgutlagerung hat die Stadt zwei ebenerdige Magazine mit je 1000 qm Grundfläche erbaut und an die SD sowie an die MFTR vermietet. Drei weitere Magazine mit 3000 bezw. je 1000 Quadratmeter Lagerfläche dienen den Zwecken der Spedition des Stadtlagerhauses und der Bavaria.

Der BL hat für seine Zwecke auf der Nordseite des Hafens drei eigene Lagergebäude (ebenerdig) errichtet. Freilager sind ebenfalls vorhanden. Auch die Demerag und die Bavaria haben sich Ladeplätze gesichert.

Der Petroleumhafen ist nunmehr vollständig besiedelt. An ihm betreiben je eine Raffinerie und Tankanlage die Deutsch-Amerikanische Petroleumgesellschaft, die Danubia, Akt.-Ges. für Mineralölindustrie und die Mineralölwerke Rhenania, Akt.-Ges. in Düsseldorf, Zweigniederlassung Regensburg, je eine Tankanlage die Deutsche Erdöl-Aktiengesellschaft und die Mineralölwerke Bayern, G. m. b. H. Die Zahl der den Petroleumhafen umrahmenden Tanks beläuft sich auf ungefähr 40 mit einem Gesamtfassungsvermögen mit beiläufig 50 000 Tonnen. Die genannten Firmen verfügen außerdem über eine stattliche Anzahl von eigenen Tankschiffen, die meist eine Tragfähigkeit von 773 t besitzen. Alle Unternehmungen sind an die Bahn angeschlossen.

An Behörden wirken beim Umschlagsgeschäfte mit: eine Eisenbahnbetriebsstelle, ein deutsches und ein österreichisches Zollamt mit den für den Verkehr erforderlichen Exposituren. Die im Jahre 1913 erfolgte Errichtung des österreichischen Zollamtes bedeutete für die Schiffahrt eine große Wohltat, da nun die Verzollung der die Reichsgrenze überschreitenden Güter nicht mehr wie früher in Passau oder in Engelhardszell vorgenommen wird, sondern gleich bei der Einladung in Regensburg, wodurch nicht nur viel Zeit erspart, sondern auch eine wirtschaftlichere Ausnützung des Laderaumes gewährleistet wird.

In der nächsten Nähe des Luitpoldhafens besitzt die Stadt Regensburg ein umfangreiches Industriegelände, das zu vorteilhaften Bedingungen an die Industrie abgegeben wird. Abgesehen von der Möglichkeit der Gleisverbindung ist durch den Anschluß der Stadt an die ungefähr 20 km entfernte große Ueberlandzentrale Haidhof für Kraftbeschaffung hinreichend gesorgt. Beträchtliche Teile des städtischen Grundbesitzes sind bereits an die Steaua Romana, DAPG, Rhenania, Danubia, DEA, Mineralölwerke Bayern, A.-G. für Zellstoff- und Papierfabrikation, Aschaffenburg u. a. verkauft, doch steht immerhin noch viel Gelände zur Verfügung. Eine wahrhaft großzügige Industrieansiedlung ist dann möglich, wenn es die Zeit, noch mehr aber die Geldverhältnisse der Stadtgemeinde gestatten, den kurz vor dem Zusammenbruche geplanten großen Industrie- und Handelshafen zu erbauen, an dem üer 5 000 000 Quadratmeter Bodenfläche mit Bahn- und Wasseranschluß dem Verkehr, Handel und der Industrie zur Verfügung gestellt werden können.

Sehr rege ist in Regensburg die Schiffbauindustrie. Dort verfügt die Firma Chr. Ruthof in Kastel-Regensbur güber zwei Werftanlagen, von denen die eine heuer wieder vergrößert werden wird, und die Dresdener Schiffswerft und Maschinenfabrik Uebigau über eine große Werft. Weitere Schiffswerften sind geplant. Bis jetzt wurden in Regensburg über 300 neue Fahrzeuge, darunter Warenboote bis zu 2000 t Tragfähigkeit und Dampfer bis zu 1200 PS hergestellt. Abgesehen von der Reparaturtätigkeit beträgt die durchschnittliche Gesamtleistungsfähigkeit der Regensburger Werften 40—50 Neubauten im Jahre.

Passau: (Nach dem Stande vom Jahre 1923.) Umfangreich, wenn auch durch die ungünstigen Geländeverhältnisse der Erweiterungsmöglichkeit beraubt, sind die Lände- und Hafenanlagen in Passau, das sowohl als Grenzstation eine große Bedeutung hat als auch durch die Tarifpolitik der Bayerischen Staatseisenbahnen im Bergverkehr (von früher) insofern bevorzugt wurde, als durch günstige Tarife der Umschlag von Mais und teilweise auch von Getreide an Passau gefesselt wurde.

An der Lände und im Hafen, der eine Wasserfläche von 450 ar hat, stehen 764 m mit und 440 m Ladeplätze ohne Gleisverbindung zur Verfügung.

Krane sind verhältnismäßig wenige vorhanden, da der Umschlag von Donau abwärts bestimmten

Gütern sich zum überwiegenden Teile in Regensburg vollzieht. Das hat seinen Grund darin, daß die drei bayerischen Donaustationen hinsichtlich dieser Verkehre auf die gleiche tarifarische Grundlage gestellt sind, weshalb die Verfrachter es vorziehen, schon in Regensburg den billigeren Wasserweg aufzusuchen.

An der Lände stehen ein feststehender elektrischer Kran mit 5 t Tragkraft (Eigentum der IDDSG), ein von Hand fahrbarer Dampfkran mit 2,5 t Tragfähigkeit und ein Handkran mit 10 t Tragkraft, im Hafen ein Handkran mit derselben Tragfähigkeit, alle 3 Eigentum des Staates.

Für Lagerungsmöglichkeit ist gut gesorgt. Es besitzen dort

1. die DDSG ein eigenes und ein gemietetes Lagerhaus, sowie zwei Holzschuppen mit zusammen 10 000 t Fassungsvermögen. Dem Getreideumschlag vom Schiff aufs Lager, in die Eisenbahnwagen oder auf Fuhrwerk dienen ein elektrisch betriebener Elevator mit 80 t stündlicher Leistung und eine fahrbare elektrische Getreideverladeanlage mit Selbstgreifer und Sacktransporteur (Stundenleistung 40 t loses und 60 t gesacktes Getreide). Das gesellschaftliche Lagerhaus ist mit 3 Sackelevatoren ausgerüstet;
2. die SD ein Lagerhaus mit 900 t Fassungsvermögen ohne maschinelle Einrichtungen;
3. die MFTR an der Lände 2 Güterhallen ohne maschinelle Anlagen mit 800 t Aufnahmefähigkeit und im Hafen ein Lagerhaus (4700 t) mit Getreideelevator (30 t Stundenleistung);
4. der BL ein Getreidesilo mit einer Aufnahmefähigkeit von 4000 t und einer pneumatischen Förderanlage.

Mißlich ist, daß die Gleisanlagen und die Lagerhäuser sowohl an der Lände wie auch im Hafen nicht hochwasserfrei liegen.

Für die zollamtliche Behandlung der Umschlagsgüter sorgen ein deutsches und ein österreichisches Zollamt.

Als Hafengebühren werden in Passau und Regensburg 6 Rpf. für die Tonne Ladung erhoben. Die Winterliegegebühren fallen weg .

In Deggendorf wurden vor einigen Jahren durch die dortige Hafenbetriebsgesellschaft m. b. H. die Ländeanlagen großzügig ausgebaut und mit drei fahrbaren Dampfkranen ausgestattet. Daneben besitzt Deggendorf einen Winterhafen, der aber für Umschlag nicht eingerichtet ist.

Der Umschlagsverkehr hat sich in den drei Häfen in den letzten Jahren günstig entwickelt.

Er betrug im Jahre	1925	1926	1927
in Regensburg . .	279 258,5 t	407 263 t	538 339,5 t
in Passau . . .	128 695,5 t	155 647 t	159 703 t
in Deggendorf . .	30 521 t	33 669 t	28 670 t

Der Ausbau der Untermainhäfen

Der Ausbau der Häfen des Untermains ist, wie wir einem Aufsatz in der Frankfurter Zeitung über den „Ausbau der Mainschiffahrtsstraße“ entnehmen, in den letzten Jahren sehr rasch vorangeschritten. Frankfurt hat besonders seinen Osthafen durch Ausbaggerung weiterer Becken am Industriehafen erweitert und die Umschlagsvorrichtungen vervollkommnet. Offenbach hat auch seinen Hafen mit zeitgemäßen Einrichtungen weiter ausgestattet. Hanaus Mainhafen, erst 1924 eröffnet und mit Umschlagsvorrichtungen wohl versehen, ist in bester Entwicklung begriffen und liefert den Beweis, daß seine gute Verkehrslage an einem Eisenbahnknotenpunkt einem wachsenden Umschlag für ein ausgedehntes Einzugsgebiet günstig ist. Während Frankfurt die Vorteile des kanalisierten Maines seit 1886, Offenbach seit 1902 genießt, hat dieser jüngste Mainhafen Hanau erst vier Jahre an dem größerem Umschlagsverkehr teil. Wenn man dies berücksichtigt, wird man finden, daß gerade der Hanauer Hafen einen überraschend hohen Anteil an dem Gesamtverkehr des Mains an sich gezogen hat. Einen ähnlich starken Auftrieb zeigt auch der Aschaffenburger Hafen, nächst dem Frankfurter Osthafen der größte des Untermains. Der Güterversand auf dem Wasserweg bietet nach dem Aschaffenburger Platz schon einen beträchtlichen Frachtvorsprung gegenüber Bahnfracht. Die niedrigen Kosten der Kohle frei Umschlagsplatz Aschaffenburg haben die Wettbewerbsfähigkeit der hier sich ansiedelnden Industrie gegenüber der landeinwärts gelegenen Industrie sehr begünstigt, wozu noch die besonders vorteilhaften Standortsbedingungen kommen (billige Arbeitskräfte aus Spessart und Odenwald, Einfallstor nach dem industriell weniger entwickelten Süden Deutschlands usw.). Es hat sich daher um den Aschaffenburger Hafen eine Reihe großer Industrieunternehmungen, Konzerne usw. angesiedelt und einen lebhaften Umschlagsverkehr entwickelt. Daß diese günstige Lage des Aschaffenbruger Hafens mit dem Fortschreiten der Kanalisierungsarbeiten noch weiter gebessert werde, läßt sich heute schon voraussehen. Für alle Untermainhäfen gilt aber der Satz, daß ihre große Zukunft erst mit der Fertigstellung der Großschiffahrtsstraße Rhein-Main-Donau beginnen wird.

Die

59. Hauptversammlung

des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt findet vom 31. August bis 2. September in Königsberg statt.

Die Deutsche Reichsbahn und die Verwaltung der sächsischen Umschlagshäfen

Die nachstehenden Ausführungen entnehmen wir den Dresdener N. Nachr. vom 20. 3. 28. Sie berühren ein Thema, das für die Beurteilung der von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft so oft aufgeworfenen Frage der Leistungsfähigkeit der einzelnen Verkehrsmittel von Interesse und Bedeutung ist. Jedenfalls wird der 27er-Ausschuß bei der Prüfung der Möglichkeiten der Leistungssteigerung vorhandener Verkehrsmittel bezw. der Untersuchung der Gründe für eine da und dort verminderte Leistungsfähigkeit der Binnenschiffahrt an den vom Verfasser dargelegten Umständen nicht vorübergehen können.
Die Schriftleitung.

Man sagt, daß der Konkurrenzkampf notwendig sei, um aus der deutschen Wirtschaft in allen ihren Teilen die höchsten Leistungen herauszuholen. Je schärfer die Konkurrenz, desto besser die Ware, desto kauflustiger der Konsument, desto größer also der Umsatz und der Nutzen für die deutsche Gesamtwirtschaft. Das mag richtig sein, sobald es sich um eine Konkurrenz handelt, die im freien Wirtschaftsleben ausgefochten wird und wo beide Konkurrenten an gleich langen Hebelarmen sitzen. Ungleich aber wird die Partie, wenn an einem Hebelarm eine mächtige Behörde sitzt und ein Gleichgewicht der Kräfte nicht erreicht werden kann. So liegen die Dinge heute zwischen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der deutschen Binnenschiffahrt. Namentlich in Sachsen, das sich seit jeher über eine besonders bevorzugte Behandlung der Behörden nicht beklagen kann.

Einer der wichtigsten Umschlagplätze im Stromgebiet der Elbe ist Dresden, das einen bedeutenden Warenverkehr nach und von Hamburg vermittelt und von Jahr zu Jahr an Umfang gewinnt. Im umgekehrten Verhältnis dazu stehen aber die Umschlagvorrichtungen, die die Binnenschiffahrt auf den sächsischen Umschlaghäfen zur Verfügung hat. Die Hafen- und Umschlaganlagen in Dresden — das gleiche gilt für Riesa — sind über 30 Jahre alt und haben bisher nennenswerte Verbesserungen und Neuerungen nicht erfahren. Seit Jahren laufen die beteiligten Wirtschafts- und Schiffahrtskreise bei der Reichsbahn, von der die Umschlaghäfen verwaltet werden, Sturm, um Verbesserungen der unzulänglichen und meist veralteten Umschlagseinrichtungen, die den gestiegenen Verkehrsanforderungen bei weitem nicht mehr genügen, zu erreichen. Die Kräne in den Umschlaghäfen sind meist völlig veraltet. Im König-Albert-Hafen, der größten Umschlagstelle in Dresden, sind die Kräne zum großen Teil nicht fahrbar, wodurch Lösch- und Ladearbeiten bedeutend erschwert und verlangsamt werden. Im Hafen Riesa ist seit Jahr und Tag ein Teil der Kaimauer eingefallen. Durch Wiederinstandsetzung der Mauer könnten hier Lagen für drei Kähne zum Umschlag von Massengütern geschaffen werden. Die Wiederherstellung ist bis zum heutigen Tage nicht erfolgt.

Infolge der Verkürzung der Arbeitszeiten sind die Arbeitsleistungen nicht mehr die gleichen wie in der Vorkriegszeit, so daß bei diesen veränderten Arbeitsbedingungen und den veralteten technischen Einrichtungen bei einigermaßen lebhaftem Schiffahrtsverkehr die vorhandenen Umschlagsstellen nicht ausreichen und sich für die ankommenden Schiffe mehr oder weniger lange Wartezeiten ergeben. Es ist keine Seltenheit, daß Schiffe im König-Albert-Hafen vier, fünf und sechs Tage warten müssen, ehe sie eine Löschstelle freibekommen. Diese sonderbare Methode der Rationalisierung, die hier die Reichsbahn anwendet, bringt der Schiffahrt durch das nutzlose Warten in den Löschstellen erhebliche Kosten und der Wirtschaft überhaupt eine Verteuerung der Wasserfrachten. Die selbstverständliche Folge ist natürlich, daß die beteiligten Wirtschaftskreise tagelang auf den Eingang ihrer Sendungen warten müssen, obwohl diese schon längst in Dresden angekommen sind.

Man wird wohl nicht behaupten können, daß dieses eine wohlwollende Förderung der Wirtschaft bedeutet. Wiederholte Beschwerden und Vorstellungen haben keinen Erfolg gehabt. Im Gegenteil, man muß in Dresden noch eine Verschärfung des Uebels insofern befürchten, als der Umschlagsplatz am Altstädter Packhof demnächst zum größten Teil wegen umfangreicher städtebaulicher Aenderungen in Wegfall kommen wird, ohne daß dafür ein vollwertiger Ersatz geschaffen wird. Zwar hat man im König-Albert-Hafen Verbesserungen vorgesehen, doch genügen sie keineswegs bei dem stark gestiegenen Frachtenverkehr, um den Ausfall einigermaßen auszugleichen, der durch den Wegfall des größten Teiles des Umschlagsplatzes am Altstädter Packhof entsteht. An anderen Umschlagsplätzen ist man mit der Zeit fortgeschritten, und hat die Hafenanlagen den Fortschritten der Technik und den Zeitbedürfnissen entsprechend verbessert und ausgebaut.

Zum Beweise dafür braucht man nur auf die neuzeitlichen und mustergültigen Anlagen Berlin-Westhafen und -Osthafen hinzuweisen. Die Notwendigkeit, daß namentlich auch in der Elbe, die die direkte und natürliche Verbindung zu den größten deutschen Ueberseehäfen herstellt, die Hafen- und Umschlagsanlagen durch Aufstellung neuer Kräne und Erweiterung des Hafenbeckens usw. leistungsfähiger gemacht werden, wie es den Bedürfnissen der Wirtschaft und auch der Binnenschiffahrt entspricht, braucht nicht weiter bewiesen zu werden. Es genügt, darauf hinzuweisen, daß sich die Einrichtung eines täglichen Eildampferverkehrs zwischen Dresden und Hamburg notwendig gemacht

hat. Die naiven Gemüter sollten meinen, daß derart günstige Wasserverbindungen durch die Modernisierung der Umschlagseinrichtungen von den beteiligten Stellen nach Kräften gefördert werden müßten. Daß das nicht geschieht, ist eine der vielen Unverständlichkeiten, an denen unsere heutige Zeit so überaus reich ist.

Wie wir schon erwähnt haben, werden **die sächsischen Umschlagsplätze zur Zeit von der Reichsbahn verwaltet.** Seit Jahr und Tag müht sich aber die sächsische Regierung, die Umschlagsplätze in eigene Verwaltung zu bekommen, da nach alter Erfahrung der Himmel hoch und Berlin weit ist. Die Verhandlungen werden aber immer wieder h i n a u s g e z o g e n, und seit Jahren ist daher für die Verbesserung der Umschlagseinrichtungen so gut wie n i c h t s geschehen. Die Reichsbahn tut nichts in der Erwartung, daß ihr die Verwaltung der Umschlagsplätze entzogen werden könnte, und die sächsische Regierung kann nichts tun, weil ihr die Verwaltung bisher nich tübertragen worden ist. Der gleiche Fall also wie bei den beiden italienischen Bauern, die um den Besitz eines Esels prozessierten. Bis zur Entscheidung des Prozesses stand der Esel dem einen Bauern an dem einen Tage, und dem andern an dem anderen Tage zur Verfügung. Beide nahmen die Arbeitskraft des Esels in Anspruch, überließen aber immer dem anderen, auch dem Esel das nötige Futter zu reichen. Bis der Esel tot und der Prozeß beendet war. Eine ähnliche Methode wendet man offenbar hier an, mit dem Unterschiede, daß Handel, Industrie und die Schiffahrt die Leidtragenden sind, auf deren Rücken ein Unfug ausgepaukt wird.

In jüngster Zeit haben freilich hervorragende Stellen im Reiche und auch in Sachsen einige Töne anklingen lassen, aus denen man auf ein aufkeimendes Verständnis für diese Dinge vielleicht schließen kann. Wir sind aber leider bis zum Ueberdruß gewohnt, daß auf schöne Worte selten oder nie Taten folgen. Wenn diese Dinge so weiter getrieben werden, so bleibt schließlich nur die einzige Möglichkeit übrig, daß p r i v a t e I n i t i a t i v e eingreift. Und das wird und muß geschehen, wenn vom Reiche oder von Staats wegen nicht endlich eine gründliche Aenderung der bisherigen unhaltbaren Zustände vorgenommen wird.

Die Bedeutung der Binnenwasserstraßen für das Aachener Gebiet

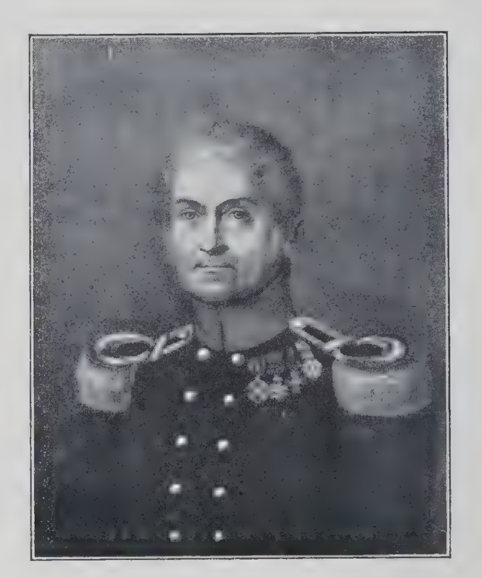
Von Direktor Treutler, Aachen

Eisenbahn und Wasserstraße sind beides wesentliche Faktoren der Volkswirtschaft, die sich nicht bekämpfen sondern ergänzen müssen. Von dieser Einstellung ist die Eisenbahn allerdings weit entfernt. Sie hat die Frage der Anlauftarife durch den AT 6u in gewisser Weise gelöst aber keineswegs hinreichend. In der mindestens ebenso wichtigen Frage der Anlauftarife verweigert sie jedes Entgegenkommen. Darunter leidet i n s b e s o n d e r e d a s A a c h e n e r G e b i e t ü b e r a u s s c h w e r. Von seinem hauptsächlichsten Frachtpunkte für den Kohlenverkehr, Alsdorf, bis zum Rheine liegen 72 bezw. 81 km, je nachdem ob Neuß oder Köln zum Umschlag benutzt wird. Mit diesem Anlaufwege leidet das Aachener Gebiet unter dem auf die Dauer untragbaren Druck stark überteuerter Frachtkosten gegenüber der Vorkriegszeit. Die W e t t b e w e r b s f ä h i g k e i t d e s A a c h e n e r G e b i e t e s b e i d u r c h s c h n i t t l i c h RM. 2.50 b i s RM. 3,— j e t M e h r b e l a s t u n g, gerechnet auf der Frachtbasis Mannheim, solchen Gebieten gegenüber, die nahe an der Wasserstraße liegen und außerdem über den direkten Wasserweg verfügen, g e h t m e h r u n d m e h r z u r ü c k. Das benachbarte Ausland mit gleichen Kohlensorten wie Belgien und insbesondere holländisch Limburg mit den modernsten Zechenanlagen Europas, wird in seiner Konkurrenz gegen die Aachener Kohle immer fühlbarer in den altangestammten Absatzgebieten in Süddeutschland und im südlichen Ausland. Wenn das heute schon der Fall ist, wie wird es erst werden, wenn insbesondere Holland über seine großen Wasserstraßen verfügt, die eigens im Interesse der Kohle geschaffen werden, nämlich über den Maas-Seitenkanal, der mit Riesenschritten der Vollendung entgegengeht, ausgestattet mit allen neuzeitlichen Erfordernissen der Schiffahrt für Kähne mit 2000 t Fassungsraum. Wenn die holländische Kohle diese Verfrachtungswege besitzt, die denen gleichstehen, welche das Ruhrgebiet heute wohl hat, dann ist nicht nur die Entwicklung des Aachener Bergbaues, auf die er nicht verzichten kann, unterbunden, sondern sein Bestand gefährdet und das hat unabsehbare Auswirkungen auch auf die Gesamtwirtschaft deutschen Grenzlandes. Jahrelange Verhandlungen mit der Eisenbahn, die Anlauftarife für die Kohle und das Schwergut des Aachener Gebietes zu senken, blieben ohne Ergebnis. Die einzige Hilfe, die also geschaffen werden kann, ist die Verbindung mit dem Rhein durch eine Wasserstraße. Die Herstellung dieser Wasserstraße wird mit dem Einwand bekämpft, daß die Kosten derselben zu hoch und die Rentabilität deshalb nicht gesichert wäre. Hierbei wird außer acht gelassen, daß solche Rentabilitätsberechnungen für die Herstellung von Kanälen nicht entscheidend sein können und auch anderweitig nicht entscheidend gewesen sind, vielmehr in erster Linie die volkswirtschaftliche und politische Notwendigkeit. Es wird ferner außer acht gelassen, daß der gesamte Güterverkehr der Kanalstrecke auf die beachtliche Höhe von 5,6 Millionen t im Jahr berechnet ist und die Kanal-Strecke Aachen—Rhein als eine Zubringer-Strecke anzusehen ist, welche Aachen den Wasserweg nicht nur bis zum Rhein, sondern rheinaufwärts bis Basel, rheinabwärts bis Rotterdam—Antwerpen und fernerhin zu dem wichtigen deutschen Binnen-Wasserstraßen-Netz aufschließen würde. Die Bedeutung der Binnenwasserstraße ist eine so große, daß das Schicksal ganzer Gebiete von der Möglichkeit oder Unmöglichkeit, sie unter angemessenen Bedingungen sich dienstbar machen zu können, abhängt. Die Verhältnisse im Aachener Grenzland beweisen das mit nur allzugroßer Deutlichkeit.

Johann Gottfried Tulla

Am 27. März 1928 waren es 100 Jahre, daß Johann Gottfried Tulla, der Schöpfer der Rheinkorrektion und erster Direktor der Wasser- und Straßenbaudirektion Karlsruhe, in Paris gestorben ist. Um die Werke dieses genialen Ingenieurs zu würdigen und sein Andenken zu ehren, haben in Karlsruhe und am Tulladenkmal in Breisach erhebende Gedenkfeiern stattgefunden.

Johann Gottfried Tulla, der am 20. März 1770 in Karlsruhe geboren ist, wurde im Jahre 1797, nachdem er eine gründliche wissenschaftliche und praktische Ausbildung genossen hatte, als Ingenieur vom Markgrafen Karl Friedrich in badischen Dienst eingestellt. Sein Wirken als Ingenieur und Oberingenieur fällt in die bewegten Jahre der napoleonischen Kriege, die Höchstleistung seines Schaffens als Oberlandesingenieur und später als Oberst und Oberbaudirektor des Wasser- und Straßenbaues in die Zeit nach den Befreiungskriegen. Die Entstehung des Landes Baden als Folge der politischen Vorgänge jener Zeit brachten einschneidende Aenderungen in der Organisation der Verwaltung und nicht zuletzt in der der technischen Verwaltungszweige mit sich. Die wenigen badischen Ingenieure wurden durch die neuen Verhältnisse vor große Aufgaben gestellt, von denen die Korrektion des Rheinstromes Tulla vor allem in Anspruch nahm. Er hatte rechtzeitig die dringende Notwendigkeit erkannt, den Rhein nach einem einheitlichen Plane von Basel bis unterhalb Mannheim auf 266 km Länge in ein festbegrenztes Bett zu zwingen. Dies war für die damalige Zeit und auch noch nach heutigen Begriffen eine gewaltige technische Leistung; sie erforderte außerdem eine vollständige Umwälzung der Eigentumsverhältnisse der Rheingemeinden und die Aufbringung ansehnlicher Geldmittel. Die politischen Ereignisse und die Widerstände, die in den beteiligten Kreisen zu überwinden waren, bereiteten fast unüberwindliche Schwierigkeiten. Nur einem Manne mit außerordentlicher Begabung, eisernem Willen und unermüdlicher Schaffenskraft war es möglich, seine Pläne zum Erfolg zu führen. In zahllosen Vorträgen und in verschiedenen Denkschriften lieferte Tulla den badischen Ministerien und französischen Ingenieuren — die Pfalz war von 1793 bis 1801 in französischer Gewalt und von da bis 1815 auch unter französischer Hoheit — den Nachweis über den großen Nutzen, den das Unternehmen in landeskultureller Hinsicht und für die Schiffahrt bringen mußte. Aber erst im Jahre 1817, nachdem die Pfalz durch den zweiten Pariser Frieden in bayerischen Besitz gekommen war, führten die Verhandlungen zu einem wirksamen Vertragsabschluß zunächst mit Bayern und noch im Herbst des gleichen Jahres zum Beginn der ersten Durchstiche in der Karlsruher Gegend. Tulla erlebte aber nur noch die Anfänge seines großen Werkes, das von seinen Nachfolgern fortgesetzt und in den 70er Jahren im Oberlauf der badisch-französischen Rheinstrecke im wesentlichen beendet worden ist. Die Sturmglocken der Rheinorte bei Wassersnot, von denen Tulla in einer seiner Denkschriften spricht, sind verstummt. Das Einbrechen der Hochwasserdämme gehört, von katastrophalen Ausnahmen abgesehen, der Geschichte an. Die Lebensverhältnisse der Bewohner der Rheinorte sind wirtschaftlich und gesundheitlich gehoben. Für die Schiffahrt am Rhein sind günstigere Bedingungen als ehedem; die gewaltige Entwicklung der Großschiffahrt auf dem Oberrhein wäre undenkbar ohne die Rheinkorrektion, auf die in neuerer Zeit weitere Verbesserungen durch Regulierung des Niederwassers bis Straßburg gefolgt und die Pläne zur Fortsetzung zur Regulierung über Straßburg hinaus gegründet sind. Auch die Verkehrsverbindungen über den Rhein durch feste Brücken haben die Rheinkorrektion zur Voraussetzung.



Joh. Gottfr: Tulla

Bemerkenswert für das Genie Tullas ist, daß er in den ersten Jahren seiner Tätigkeit am Rhein sich mit der Erfindung eines durch Dampfkraft bewegten Transportschiffes, eines Dampfschiffes, befaßte, noch ehe der Amerikaner Fulton im Jahre 1804 seine ersten Versuche in Paris auf der Seine mit einem Dampfschiff machen konnte. Im Jahre 1799 legte Tulla einen Vorschlag zu seinem Dampfschiff vor, der mit Unterstützung des Markgrafen Karl Friedrich von Baden an die englische Admiralität weitergeleitet wurde, die aber eine Antwort schuldig blieb und vermutlich die Erfindung sich zu eigen gemacht hat. Besonderes Verdienst erwarb sich Tulla um die Herstellung der ersten Generalkarte von Baden, sowie um die Korrektion der badischen Binnenflüsse, ferner um die Entsumpfung schweizerischer Seen und Flußgebiete. In späteren Jahren widmete er sich auch dem Straßenbau.

Eine wichtige Aufgabe sah Tulla in der Organisation der technischen Verwaltungszweige und in der Heranbildung junger Ingenieure. Nach langjährigen Bemühungen und mancherlei Wandlungen in der staatlichen Verwaltung war es gelungen, am 15. Juli 1823 das gesamte Wasser- und Straßenbauwesen unter der „Ober-Wasser- und Straßenbaudirektion“ zu vereinigen, die also vor 4½ Jahren auf ein hundertjähriges erfolgreiches Bestehen zurückblicken konnte. Gleichzeitig mit dieser Organisationstätigkeit mußte für eine wissenschaftliche Ausbildung des Ingenieurkorps gesorgt werden. Tulla hatte ein Vorbild in der Ecole Polytechnique in Paris, die er während seines Aufenthaltes daselbst in den Jahren 1801/02 kennen gelernt hatte. Ueber zwanzig Jahre vergingen, bis endlich am 5. Oktober 1825 die Errichtung der Polytechnischen Schule zu Karlsruhe zustande kam, welcher die bis dahin bestandene Ingenieurschule eingegliedert wurde. So wurde Tulla auch zum Mitbegründer der Technischen Hochschule Fridericiana zu Karlsruhe.

Johann Gottfried Tulla hatte sein ganzes Leben in vorbildlicher Weise dem Staatswohle gewidmet. Sein Name nimmt einen Ruhmesplatz in der badischen Geschichte und insbesondere auch in der Geschichte des Ausbaues des Oberrheins als Großschiffahrtsstraße ein. Die Werke bestätigen seinen eigenen Wahlspruch: „Der Tadel wird vergehen, das Gute aber bestehen.“ *K. Spieß, Karlsruhe.*

VERSCHIEDENE MITTEILUNGEN

ALLGEMEINES

Der Rechnungshof des Deutschen Reiches für die Verreichlichung der Wasserstraßenverwaltung. In seiner Denkschrift für die Jahre 1918 bis 1923 hat der Rechnungshof des Deutschen Reiches ausführlich dargelegt, daß im Bereich der Reichswasserstraßenverwaltung die Rechnungslegung und die Rechnungsprüfung deswegen besondere Schwierigkeiten bereitet, weil hier die Verwaltung in der Mittel- und Ortsinstanz den Länderbehörden übertragen ist und einheitliche Rechnungsvorschriften nicht bestehen. In der Denkschrift zur Reichshaushaltsrechnung 1924*) weist der Rechnungshof darauf hin, daß die in der vorerwähnten Denkschrift gebildeten Schwierigkeiten für die Rechnungslegung und Rechnungsprüfung auch weiterhin bestanden haben. Sowohl im Interesse der Rechnungsprüfung wie auch aus allgemeinen wirtschaftlichen Gesichtspunkten der Reichsverwaltung erscheint daher die baldige Schaffung einer eigenen Behörden-Organisation für die gesamte Reichswasserstraßenverwaltung dringend geboten.

Auflösung des Reichskommissariats für Reparationslieferungen. Das durch Verordnung der Reichsregierung vom 10. 10. 1924 (RGBl. II S. 385) errichtete Reichskommissariat für Reparationslieferungen wurde am 31. 3. 1928 durch Verordnung vom gleichen Tage aufgelöst (RGBl. I S. 138). Die Erledigung der verbleibenden Restaufgaben regelt der Reichsminister der Finanzen.

Deutscher Binnenschiffbau 1927. Der deutsche Flußschiffbau zeigt für 1927 einen bemerkenswerten Fortschritt gegenüber dem Jahre 1926. Die Produktion hat sich im verflossenen Jahre mit 621 Schiffen bei 64 176 t gegenüber 1926 mit 367 Schiffen bei 38 480 t fast verdoppelt. Es zeigt sich, daß die Erneuerung der Binnenflotte im vergangenen Jahr erheblich vorangegangen ist. Es ist anzunehmen, nach den Beobachtungen im Rheingebiet, daß das Auflegen und Abwracken in keinem gesunden Verhältnis zu der Indienststellung neuer Fahrzeuge steht. Bemerkenswert ist, daß es sich bei den Neubauten überwiegend um Motorschiffe handelt. Auch zur Zeit ist die Beschäftigung der deutschen Binnenschiffswerften für in- und ausländische Rechnung nicht unbefriedigend; doch befürchtet man durch die Heraufsetzung der Eisenpreise eine Verteuerung und Abwanderung der Bauaufträge nach dem Ausland, im westdeutschen Schiffahrtsgebiet besonders nach Holland.

Schiffsneubauten. Wie wir hören, hat die Schiffswerfte und Maschinenfabrik (vormals Janssen & Schmilinsky) A.-G., Hamburg, von der Wasserbaudirektion in Münster fünf Kanalschlepper mit Motorantrieb von je 160/200 PSe in Auftrag erhalten. Die Vergebung dieser fünf Neubauten an die genannte Werft dürfte auf die guten Betriebsergebnisse zurückzuführen sein, die mit den von der genannten Werft im Jahre 1925 gelieferten fünf Motorschleppern gleichen Typs an das Schleppamt Hannover erzielt worden sind, sowie ferner auf die Schlepp- und Zugkraftergebnisse des Rheinmotorschleppers „Thyssen III" der Vereinigten Stahlwerke A.-G. Aug. Thyssen-Hütte, Hamborn a. Rh., der im Jahre 1927 zur Ablieferung gelangte. / Die gleichen Gründe haben Herrn Otto Krawehl, Essen, veranlaßt, zwei Rheinschlepper mit Motorantrieb von je 525 PSe der Werft von Janssen & Schmilinsky in Auftrag zu geben, die im Sommer dieses Jahres zur Ablieferung gelangen sollen. Hieraus ist deutlich erkennbar, daß der Motorisierung der Flußschleppschiffahrt die Zukunft gehört, da die Leistungs- und Betriebsergebnisse die Ueberlegenheit des Motorschleppers gegenüber einem Dampfschlepper bereits erwiesen haben, vorausgesetzt, daß Konstruktion und Bau der Motorschlepper in Händen von Werften liegen, die diesen Spezialtyp langjährig durchgearbeitet haben.

*

Bei der Firma Gebrüder Wiemann Schiffswerft, Maschinenfabrik und Eisengießerei in Brandenburg (Havel), welche sich seit mehr als 25 Jahren speziell mit dem Bau von Schraubenschiffen für die Fluß- und Küstenfahrt beschäftigt und bis jetzt 243 Schiffe geliefert bezw. im Bau hat, lief vor kurzem ein für die Berliner Gewässer bestimmter Passagierdampfer vom Stapel, der etwa 800 bis 900 Personen aufnehmen kann und sowohl in Bezug auf zweckmäßige, gediegene und elegante Einrichtung wie auf Betriebssicherheit den höchsten Anforderungen entsprechen wird. Der Dampfer wird sich den von der Wiemann-Werft in den letzten Jahren schon für Berlin gelieferten großen Passagier-Schiffen „Wintermärchen", „Berolina", „Poseidon" usw. würdig anreihen und in der kommenden Saison für die Berliner Ausflügler ein besonderer Anziehungspunkt sein. / Nachdem in diesem Jahre von der Wiemann-Werft schon mehrere Schleppdampfer, ein Motor-Bereisungsboot für die Oderstrombauverwaltung und ein Motorschiff von Saalemaß zur Ablieferung gebracht wurden, befinden sich jetzt außer dem genannten Passagierschiff noch vier Schleppdampfer und für den Mittellandkanal zwei Motorschlepper im Bau.

Brückenbauten. Die hessischen Bemühungen, für die Verbreiterung der Rheinbrücke zu Mainz eine Reichsbeihilfe in Höhe von 3.34 Millionen M. zu erhalten, haben zum Erfolg geführt. Der Reichsrat hat einstimmig eine Entschließung angenommen, wonach der hessische Antrag in den Nachtrags-Haushalt 1927 der Reichsregierung mit Rücksicht auf die besondere Lage Hessens und der Stadt Mainz zur wohlwollenden Prüfung empfohlen wurde. Der Reichstags-Ausschuß für die besetzten Gebiete ist am 9. 3. 28 in einer einstimmig angenommenen Resolution der Auffassung des Reichsrates beigetreten.

*

Die Arbeiten für den Mülheimer Brückenbau wurden in Angriff genommen. Der Arbeitsplan für die Montage ist so gedacht, daß zunächst der Versteifungsträger vom Ankerpfeiler nach dem Pylonen zur Aufrüstung aufgebaut wird. Dann wird die Rüstung so weit in den Strom hinausge-

*) Reichstagsdrucksache Nr. 4054.

baut werden, wie dies die Wasserbauverwaltung zugibt, die eine Fahrrinne für die Schiffe von hundert Meter verlangt. Auf die Rüstungen werden dann von beiden Seiten die Versteifungsträger vorgebaut zur Ueberbrückung der Oeffnung. Gleichzeitig werden auf den Pylonenpfeilern große Kranen aufgebaut, mit deren Hilfe die großen Eisenteile für die Pylonen aufgezogen werden, die dann zunächst mit Hilfe eines Eisengerüstes in der Senkrechten festgehalten werden.

*

Die neue Weserbrücke Vlotho-Uffeln, das größte Bauwerk, das die Weser in ihrem ganzen Laufe überspannt, ist fertiggestellt. Das gesamte Brückenbauwerk ist 372 m lang und zeigt sieben Oeffnungen von 47 bis 64 m Spannweite. Der Bogen über dem Bahngelände von 64 m gilt als der größte sogenannte Obergurtbogen, der je errichtet worden ist. Der Weserbogen weist 61 m Spannweite auf. Die Bauzeit währte ein Jahr.

Eichung der Binnenschiffe. In Artikel 2 des „Gesetzes, betreffend das Uebereinkommen über die Eichung der Binnenschiffe vom 21. Mai 1927" (RGBl. II S. 335) wurde die Reichsregierung ermächtigt, mit Zustimmung des Reichsrates Vorschriften über die Eichung der Binnenschiffe zu erlassen und die technische Aufsicht hierüber einschließlich der Nachprüfung der Schiffseichungen dem Reichskommissariat für Seeschiffsvermessungen zu übertragen. In Ausführung dieses Artikels wurde die „Eichordnung für Binnenschiffe auf deutschen Wasserstraßen nebst Ausführungsbestimmungen vom 23. 3. 1928" erlassen, deren Wortlaut im Reichsverkehrsblatt Nr. 8 vom 31. 3. 1928 veröffentlicht ist. Ueber den Inhalt konnte bereits in Z. f. B. 11/1927, 504 berichtet werden.

Statistik des Verkehrs auf den deutschen Binnenwasserstraßen. In der Nr. 10 des Reichsministerialblattes vom 9. 3. 28 ist eine Verordnung über die Statistik des Verkehrs auf den deutschen Binnenwasserstraßen veröffentlicht. Die Verordnung enthält Aenderungen der für die Binnenschiffahrtsstatistik geltenden Verzeichnisse der Verkehrsbezirke, der wichtigeren Hafenplätze, Lösch- und Umschlagsstellen und der wichtigeren Schleusen, die durch die gegenwärtigen Verkehrsverhältnisse erforderlich geworden sind.

*

In einer der neuesten Nummern des Reichsministerialblattes wurde eine Verordnung über Aenderung der Bestimmungen, betr. die Statistik des Verkehrs auf den deutschen Binnenwasserstraßen bekanntgemacht. Die Verordnung beseitigt die bisherige Gleichsetzung des für die Binnenschiffahrt nicht eindeutig festgelegten Begriffs Flagge mit Heimatstaat und damit eine Unsicherheit, die den Ergebnissen der Binnenschiffahrtsstatistik anhaftete. An die Stelle der Frage nach der Flagge der Binnenschiffe tritt künftig allgemein die Frage nach ihrem Heimatstaat.

Statistik des Warenverkehrs mit dem Auslande. Die Statistik des deutschen Außenhandels ist durch das „Gesetz über die Statistik des Warenverkehrs mit dem Auslande vom 27. März 1928" (RGBl. I, S. 111) auf eine neue Grundlage gestellt worden. Die Grundlage für die Statistik des deutschen Außenhandels bildete bislang das Gesetz betreffend die Statistik des Warenverkehrs mit dem Auslande vom 7. Februar 1906 mit den dazu gehörigen Ausführungsbestimmungen und Dienstvorschriften. Durch eine Reihe von Verordnungen aus der Nachkriegszeit sind einzelne Bestimmungen dieses Gesetzes und der Ausführungsbestimmungen abgeändert worden, so daß die rechtlichen Grundlagen der Handelsstatistik unübersichtlich geworden sind. So sind z. B. die aus den Jahren 1919 bis 1921 stammenden Verordnungen, besonders soweit sie den Zweck hatten, die Handelsstatistik der Bekämpfung der Steuer- und Kapitalflucht nutzbar zu machen, überflüssig und eine unnötige Belastung der Wirtschaft geworden. Die Anforderungen, die heute an die Genauigkeit der Statistik gestellt werden, haben sich gegenüber der Vorkriegszeit erhöht. Die Handelsstatistik soll heute nicht nur in Einzelheiten Unterlagen für Zolltarife und Handelsvertragsverhandlungen geben, sie wird zugleich als Maßstab für die Beurteilung der Wirtschaftslage betrachtet. / Die Mängel der bisherigen deutschen Handelsstatistik lagen fast ausschließlich auf dem Gebiete der Werterfassung, und zwar traten sie in erster Linie bei der Einfuhr, in geringerem Umfange auch bei der Ausfuhr in die Erscheinung. Das Gesetz schreibt vor, daß grundsätzlich alle über die Grenze des deutschen Wirtschaftsgebietes ein-, aus- oder durchgeführten Waren zur Statistik anzumelden sind; die Anmeldung hat im allgemeinen durch Uebergabe eines Anmeldescheines bei der Anmeldestelle zu geschehen; ferner regelt der Entwurf den Kreis der Personen, die den Anmeldeschein abzugeben haben sowie den Zeitpunkt der Anmeldung. Wer dagegen zur Ausstellung oder zur Ergänzung des Anmeldescheines verpflichtet ist, wie dieser Schein auszusehen hat und wie in besonderen Fällen zu verfahren ist, soll in den Ausführungsbestimmungen bestimmt werden. Diese Trennung hat den Vorteil, daß die Verfahrensvorschriften jederzeit den Bedürfnissen der Wirtschaft angepaßt werden können.

Sympher-Gedenkstein. Der im Jahre 1922 mit großem Beifall aufgenommene Plan, dem um den Ausbau des deutschen Wasserstraßennetzes hochverdienten Ministerial- und Oberbaudirektor Dr. Ing. Leo Sympher an der Kreuzung des Mittellandkanals mit der Weser bei Minden einen Gedenkstein zu errichten, mußte z. Zt. zurückgestellt werden, da die gesammelten Gelder beim Zerfall unserer Währung völlig entwertet wurden. / Im vorigen Jahre ist der Plan wieder aufgenommen worden und dank der zahlreich eingegangenen Spenden ist die Ausführung gesichert. Die Stadt Minden hat ein Grundstück am hochgelegenen Kanalufer zur Verfügung gestellt, das einen weiten Rundblick auf das Wesertal und die Kanalanlagen gewährt, und den Sympher-Gedenkstein weithin sichtbar werden läßt. / Durch eine auf der Einschnittböschung des Kanals errichtete Stützmauer wird ein 6 m über dem Kanalwasserspiegel liegender 11 m im Quadrat großer Denkmalplatz geschaffen. Dieser wird rückseitig gegen das etwas höher liegende städtische Gartengrundstück von einer Futtermauer begrenzt, an deren Fuß eine Sitzbank angeordnet ist. Von dem Seitenweg am Kanal führt ein Fußweg hinauf zum Denkmalplatz. Das Denkmal selbst — aus Ibbenbürener Sandsteinquadern — besteht aus einem quadratischen Unterbau von 2,5 m Seitenlänge und 3,8 m Höhe, auf dem sich über 4 Bronzekugeln eine Steinpyramide erhebt. Die Gesamthöhe beträgt 5,3 m. Den Entwurf verdanken wir Herrn Regierungsbaurat Lüdtcke in Marburg. / Eine Bronzetafel wird Symphers Namen tragen und durch einige Worte auf seine Bedeutung hinweisen. / Wenn nicht unvorhergesehene Umstände eintreten, werden die Bauarbeiten so gefördert werden, daß die Einweihung des Denkmals im Mitte Juni erfolgen kann.

DEUTSCHE BINNENSCHIFFAHRT

10,5 Millionen RM. für Meliorationen und staatseigene Wasserbauten in Preußen. Der Hauptausschuß des Preußischen Landtages beschäftigte sich am 28. 3. 28 mit dem Entwurf zur Gewährung von Beihilfen für Meliorationen und zur Ausführung staatseigener Wasserbauten. In dem Entwurf werden rund 10½ Millionen angefordert. Ursprünglich hatte das Landwirtschaftsministerium höhere Mittel vorgesehen, der Finanzminister hatte jedoch die Inangriffnahme neuer Pläne in diesem Jahr abgelehnt. Der Hauptausschuß beschloß, die ursprüngliche Vorlage des Landwirtschaftsministeriums wieder herzustellen und den Betrag auf rund 13,3 Millionen zu erhöhen, trotzdem Staatssekretär Schleusener eine solche Erhöhung als unannehmbar für das Finanzministerium bezeichnet hat. Es wurden im ganzen 43 neue Meliorationspläne in den verschiedensten Provinzen Preußens in die Vorlage neu aufgenommen. Es sind das Pläne, bei denen die Genossenschaften bereits gebildet und die Provinzen ihren Anteil fest zugesagt haben, so daß die Arbeiten aufgenommen werden können.

Der Landeseisenbahnrat Breslau für die Einführung von Wasserumschlagstarifen. Der Landeseisenbahnrat Breslau hielt am 28. März 1928 im großen Sitzungssaale des Hauptbahnhofes in Breslau unter dem Vorsitz des Reichsbahndirektionspräsidenten Dr. Born seine 11. ordentliche Sitzung ab. Außer einigen innere Angelegenheiten des Landeseisenbahnrates berührenden Fragen wurden Tarif- und Fahrplanangelegenheiten erörtert. Die Anträge der Vereinig. Schles. Mühlenverbände auf Einführung ermäßigter Tarife für Beförderung von Getreide nach schlesischen Mühlenstationen und von Mehl nach Binnenumschlagsplätzen, Seehäfen sowie nach Mittel-, Süd- und Westdeutschland fanden Unterstützung und Zustimmung.

Fertigstellung des Kachletkraftwerkes. Im Kachletkraftwerk der Rhein-Main-Donau A. G. wurde am 24. März der letzte der 8 großen Maschinensätze in Anwesenheit des ersten Aufsichtsratsvorsitzenden Herrn Staatssekretär Gutbrod in Betrieb genommen. Das Werk wurde bekanntlich im Zusammenhang mit den Stau- und Schleusenanlagen errichtet, die zur Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse in der Donau oberhalb Passau ausgeführt wurden. Das Kraftwerk nützt das bis zu 9 m betragende Staugefälle aus, leistet maximal 60 000 Pferdestärken und kann jährlich 275 Millionen Kilowattstunden erzeugen. Der größte Teil des Stromes wird mittels einer 220 km langen 100 000-Voltleitung des Bayernwerkes zum Großkraftwerk Franken nach Nürnberg übertragen und dient in erster Linie zur Versorgung von Nürnberg-Fürth und des Kreises Mittelfranken. Erhebliche Strommengen, namentlich in den Nachtstunden, werden vom Bayernwerk abgenommen. Der Probebetrieb des Kachletkraftwerkes begann anfangs November mit zunächst 2 Maschinen. Inzwischen wurden nach und nach die weiteren Maschinensätze fertiggestellt und jeweils sofort zur Stromlieferung herangezogen. Die sämtlichen Einrichtungen des Werkes haben sich im praktischen Betrieb gut bewährt.

Die Vollendung der Kanalstrecke Heidelberg-Heilbronn sichergestellt. Nachdem die Abnahme der Erzeugung der Neckarwasserkraftwerke Obereßlingen, Kannstadt, Pforzheim, Neckarsulm-Kochendorf, Heidelberg-Wieblingen und Ladenburg schon seit geraumer Zeit gesichert ist, hat, wie K. Ztg. zu berichten weiß, die Neckar-A. G. mit Zustimmung der beteiligten Regierungen nunmehr auch über die elektrische Energie sämtlicher Staustufen zwischen Heidelberg und Neckarsulm-Kochendorf langfristige Verträge mit der Rheinisch-Westfälisches Elektrizitätswerk A. G. und der Hessischen Eisenbahn A. G. abgeschlossen. Sie regeln den Stromabsatz zu Bedingungen, die die Neckar A. G. von jedem finanziellen Risiko für den Bau und Betrieb, die Einrichtung und Erneuerung der Kraftwerkanlagen befreien und nach Tilgung der Kraftwerkkosten auch die Amortisation der Schiffahrtsanlagen auf der genannten Strecke lange vor Ablauf der der Neckar A.-G. zur Ausnutzung der Wasserkräfte erteilten Konzession ermöglichen. Damit ist ein wichtiger Schritt für die Vollendung der Kanalstrecke Heidelberg-Heilbronn getan. Auch an der Unterbringung der noch übrigen Wasserkräfte zwischen Heilbronn und Plochingen ist, wie noch angegeben wird, nicht zu zweifeln.

Zum Ausbau des Emder Hafens. Wie der Amtliche Preußische Pressedienst mitteilt, hat das Staatsministerium dem Staatsrat einen Gesetzentwurf überreicht, nach dem für die Fortführung und Vollendung der Polderarbeiten westlich des Emder Hafens ein Betrag von 6½ Mill. RM. nach Maßgabe eines vom Minister für Handel und Gewerbe und vom Landwirtschaftsminister festzustellenden Planes bereitgestellt werden sollen. Der Finanzminister wird ermächtigt, die Mittel im Wege des Kredits zu beschaffen.

Um die Speisung des Mittellandkanals. Damit für den Ersatz des Verdunstungs- und Versickerungswassers am Mittellandkanal die Gewässer des Harzes nicht in Anspruch genommen zu werden brauchen, ist Voraussetzung, daß die vom Reichsverkehrsminister in Aussicht genommene Kanalisierung der Weser auf der Strecke von Minden bis Bremen rechtzeitig durchgeführt werden kann. Bislang hat die Ausführung dieser Kanalisierung die Zustimmung der gesetzgebenden Körperschaften des Reiches nicht gefunden. Der Reichsverkehrsminister hat vor kurzem dem Landeshauptmann für die Provinz Sachsen auf Anfrage den Bescheid zukommen lassen, daß es ihm bei dieser Sachlage nicht möglich sei, einen endgültigen Verzicht auf die Speisung des Mittellandkanals aus Harzgewässern auszusprechen.

Der Teltowkanal und das Lagerhaus Hafen Tempelhof. Der Teltowkanal, der in den Jahren 1901 bis 1906 vom Kreise Teltow erbaut wurde, verbindet unter Umgehung von Berlin die „untere Havelwasserstraße" bei Potsdam unmittelbar mit der „Spree-Oder-Wasserstraße" bei Grünau und durch den Zweigkanal mit der Oberspree bei Treptow. Er entlastet in ganz bedeutendem Maße die innerberliner Wasserstraßen vom Durchgangsverkehr

und schafft für diesen einen etwa um 14 km abgekürzten Weg. Ferner ist bei der Fahrt durch den Teltowkanal nur eine Schleuse zu durchfahren, während auf der Fahrt durch Berlin zwei Schleusen zu durchfahren sind. / Der höchstzulässige Tiefgang für beladene Frachtfahrzeuge beträgt 1,75 m bei normalem Wasserstand. Die geringste Lichthöhe der über den Kanal führenden Brücken beträgt 4 m über Hochwasser. / Die Doppelkammerschleuse in Kleinmachnow ist mit den modernsten Einrichtungen ausgerüstet. Jede Kammer hat eine Länge von 67 m und eine lichte Weite von 10 m. Das Füllen und Entleeren der Kammern erfolgt mittels Saugheber in der äußerst kurzen Zeit von 3 Minuten. Der Abschluß der Kammern erfolgt durch elektrisch betätigte Hubtore. Das Ein- und Ausschleppen der Fahrzeuge geschieht durch 4 elektrische Laufkatzen. / Sämtliche Schiffe werden sowohl im Orts- als auch im Durchgangsverkehr, mit Ausnahme der kurzen Strecken über den Griebnitzsee und den Machnower See, durch elektrische Lokomotiven vom Ufer aus befördert. / Die Schleppzüge verkehren fahrplanmäßig an Werktagen in Abständen von 2 bis 3 Stunden und werden bei Bedarf durch Einlegung weiterer Züge vermehrt. Die Durchfahrt durch den ganzen Kanal dauert einschließlich des Durchschleusens 9 bis 10 Stunden. / Die Gebühren schließen Schlepplohn, Schleusengeld sowie Ufergeld ein und werden bei der Einfahrt an den 3 Hebestellen Klein-Glienicke, Grünau oder Treptow erhoben. / Von den außer den Privatladeplätzen an dem Kanal vorhandenen 15 öffentlichen Häfen sind die Häfen Lichterfelde, Steglitz, Lankwitz, Tempelhof und Britz-West mit modernen Krananlagen ausgestattet. / Am Hafen Tempelhof hat der Kreis Teltow das Lagerhaus Hafen Tempelhof errichtet. / Das Lagerhaus ist ganz aus Eisenbeton hergestellt und hat eine Länge von 120 m und eine Breite von 25 m. Es ist durch 2 Brandmauern in 3 Abteile zu je 40 m geteilt. Außer dem Keller- und Erdgeschoß enthält das Gebäude 5 Stockwerke, die alle in ihrem gesamten Ausmaße für Lagerzwecke benutzt werden können. Jedes Geschoß hat rund $25 \times 120 = 3000$ qm Lagerfläche, so daß das ganze Gebäude mit Keller- und Erdgeschoß 7×3000 qm = rund 21 000 qm Bodenfläche enthält. / Das Lagerhaus ist mit neuzeitlichsten Kran- und Beförderungsanlagen, insbesondere für Getreide, ausgerüstet, auch besitzt es außer den neuzeitlichsten Waagen eine Getreidequetsche und vorzügliche Maschinen zur Erhaltung, Verbesserung und Reinigung der eingelieferten Getreidearten und Waren. Seine günstige Lage an der Umgehungswasserstraße Berlins, dem Teltowkanal, und sein Anschluß an die Eisenbahn machen es zu einem der beachtenswertesten Umschlagsplätze für den Wasserweg Hamburg-Breslau. / Im Lagerhaus befindet sich ein Zollamt, so daß auch Waren dort verzollt und auch zollfrei gelagert werden können. / Dem Lagerhaus ist auch die Ermächtigung zur Ausstellung indossabler Lagerscheine für Kupfer, Blei und Zink erteilt worden.

Kraftwerke für Berlin an Elbe und Oder. In einem Lichtbildervortrag vor Vertretern der Presse am 27. 3. 28 entwickelte Direktor Rehmer von der Berliner Elektrizitäts-Werke A. G. den Bauplan, den die „Bewag" für den Ausbau ihrer Kraftquellen bis zum Jahre 1932 vorgeschlagen hat. Zum Schluß streifte der Redner auch kurz die weitere Entwicklung, wobei er darauf hinwies, daß man wahrscheinlich dazu kommen werde, zur Stromversorgung Berlins Kraftwerke an der Elbe und Oder zu errichten.

Deutsch-Tschechoslowakischer Vertrag über die Grenzstrecke der Oder. Am 22. 3. 1928 ist in Prag von dem Gesandten Dr. Eckardt deutscherseits und von dem Kommissar für Grenzangelegenheiten, Ingenieur Roubik, tschechoslowakischerseits ein deutsch-tschechoslowakischer Vertrag über die Grenzoder unterzeichnet worden, dem mehrtägige Verhandlungen in Prag zwischen deutschen und tschechoslowakischen Regierungsvertretern vorausgegangen sind. Der Vertrag bezieht sich in der Hauptsache auf die Unterhaltung und den Ausbau der Strecke der Oder zwischen der Eisenbahnbrücke bei Annaberg und der Olsamündung, der die deutsch-tschechoslowakische Grenze zum Teil folgt und sie an verschiedenen Stellen durchschneidet.

Der neue Hafen Fürstenberg a. O., die jüngste Hafenstadt, vermag in diesem Jahre ihren neuerbauten, rund 500 m langen Hafeneinschnitt in die Form zu bringen, wie sie der Schiffahrtsverkehr gebraucht. / Dem Hafeneinschnitt können zwei Hafenbecken von je 600 m Länge und 60 m Breite angefügt werden. / Der großzügigen Inbetriebnahme des Hafens stand die Tatsache entgegen, daß der zweite große Schleusenabstieg des Oder—Spree-Kanals, an dem der Hafen belegen ist, noch nicht für den Durchgangsverkehr fertiggestellt war. Jetzt ist die neue Schachtschleuse mit ihrer Doppelkammer von je 130 m Länge und 12 m Breite soweit fertiggestellt, daß im Juni-Juli 1928 die Probeschleusungen beginnen sollen / Die neue Schachtschleuse hat den Zweck, den Höhenunterschied zwischen der Oder und dem Oder—Spree-Kanal von rund 14 m in einer Staustufe zu überwinden; bisher waren dazu 3 Schleusen mit einem Gefälle von je 4,50 m notwendig, deren Durchfahren stark verzögernd auf die Schiffahrt einwirkte. / Die neue Schachtschleuse hat außerdem den Vorteil, daß nach ihrer Inbetriebnahme ein 1000 t-Schiff mit Schlepper oder 2 Plauer-Maßkähne oder 6 Finow-Maßkähne mit einem Male aufgenommen und durchgeschleust werden können. / Mit der Aufnahme des Betriebes der neuen Schachtschleuse erst kommt der Hafen in die Form, die von vornherein für ihn vorgesehen war, denn gerade die durch den neuen Schleusenbau herbeigeführten veränderten Verhältnisse gaben den Anlaß zu seiner Erbauung. Schwere Sorgen hat die Stadtverwaltung infolge der Erbauung ihres Hafens durchgemacht, weil der Bau zu einer Zeit aufgenommen werden mußte, als es Darlehen nicht gab. Wenn die Kosten nicht um das 3- bis 5fache vermehrt werden sollten, mußte der Bau in trockenem Zustande ausgeführt werden, denn sobald der neue Schleusenabstieg mit Wasser gefüllt gewesen wäre, konnte nur eine Ausführung in nassem Zustande und nach kostspieliger Abdichtung des Kanalbettes in Frage kommen. Die Sorgen sind der Stadt nun inzwischen etwas leichter geworden, aber neue Aufgaben hat die Stadt zu lösen, indem sie nun auch die Bequemlichkeiten schafft, auf die die Schiffahrtstreibenden rechnen und Anspruch haben. / Der Hafenbetrieb, der bis jetzt in loser Form aufgenommen war, indem jedem Interessenten nach seiner Wahl gestattet wurde, den Hafen zu benutzen, soll jetzt von der Stadt in eigener Regie weitergeführt werden, damit allen Interessenten die Möglichkeit der Hafenbenutzung offen gelassen ist.

Pritzsche, Bürgermeister.

Der Eisbrecher Pillau—Elbing. Zu der unter dieser Ueberschrift in Z. f. B. 5/1928, 153 gebrachten Notiz wird uns mitgeteilt, daß sich im Besitze der Industrie- und Handelskammer zu Königsberg Pr. die Eisbrecher „Pregel" und „Königsberg" befinden, von denen der erstere eine Maschine von 900 PS, der letztere eine solche von 450 PS hat, womit diese wohl an erster Stelle der in Ostpreußen befindlichen Eisbrecher stehen dürften.

AUSLÄNDISCHE BINNENSCHIFFAHRT

Die belgischen Binnenwasserstraßenpläne.

Ueber die „Grands travaux", mit denen sich jetzt Belgien beschäftigt, ist in der Z. f. B. (11/1927, 506) bereits berichtet worden. Es handelt sich bekanntlich um einen Kanal von Charleroi nach Brüssel, um die Kanalisation der Maas und der Sambre, um Kanäle zwischen Lüttich und Antwerpen und um eine große Zahl von Arbeiten, die damit in Verbindung stehen. Der Regierungsentwurf über die Schaffung eines großen Fonds für diese Zwecke ist jetzt von einer Kommission der Kammer bearbeitet worden. Ueber das Ergebnis teilt die I. u. H.-Zeitung mit:

Wie zu erwarten, bestehen über die riesenhaften Arbeiten, die das Land wohl 18 Jahre lang beschäftigen werden, keinerlei Meinungsverschiedenheiten. Dazu sind die Vorteile, die Belgien als das klassische Land des Durchgangsverkehrs aus einer derartigen Verbesserung seiner Binnenwasserstraßen ziehen wird, und zwar ohne Auslandsanleihen oder Steuererhöhungen, zu offensichtlich. / Einwendungen hatte die Kommission nur bei der Verwaltung des Fonds zu machen. Sie wünscht eine Vereinfachung und verlangt, daß die Verwaltung grundsätzlich dem Ministerium für die öffentlichen Arbeiten unterstellt werden soll. Der Minister soll einen Generaldirektor und einen Verwaltungsrat ernennen. Es zeigt sich im übrigen immer deutlicher, daß bei der Ausführung des Riesenprojektes der Hafen von Antwerpen Hauptgewinner sein wird. Der „Strom der Wirtschaft, der sonst in andere ausländische Zentren gelenkt zu werden droht, soll der Handelshauptstadt zugeführt werden". Auch bemerkt der Bericht der Kommission, man müsse alles tun, um das Vaterland von der Dienstbarkeit zu befreien, welche die verderbliche und peinliche Durchquerung fremden Gebietes der eigenen Binnenschiffahrt auferlege, womit in nicht gerade freundlicher Weise auf den Maastrichtzipfel angespielt wird. / Für deutsche Interessen ist von Bedeutung, daß beabsichtigt wird, die Arbeiten an Privatunternehmer zu vergeben. Dem Bericht zufolge soll schon Ende des Jahres mit den Ausschreibungen begonnen werden. Es ist jedoch fraglich, ob die gesetzgeberische Seite der Angelegenheit so schnell erledigt werden kann.

Monatsbericht aus den Donauländern. Auf der Schiffswerft der D. D. S. G. (Oesterreichische Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft) in Korneuburg wurde ein Luxusdampfer für die Bodenseeschiffahrt erbaut. / Im Donauhafen von Linz ereignete sich eine Meuterei auf dem zur Reparatur hier liegenden französischen Handelsdampfer „France". Der Steuermann, ein Bulgare, griff im Verlauf eines Streites den Kapitän tätlich an, und als die Hafenpolizei an Bord erschien, nahm die zwanzig Mann starke Besatzung gegen die Amtsorgane Stellung und versuchte, mit Gewalt die Verhaftung des Steuermanns zu verhindern. Erst das Einschreiten eines höheren Polizeibeamten brachte die Meuterer zur Besinnung, worauf der Steuermann in Haft genommen werden konnte. / Die österreichischen Fremdenverkehrsverbände haben eine Donauverkehrs-Gemeinschaft ins Leben gerufen, die im In- und Ausland für den Touristenverkehr auf dem österreichischen Stromanteil werben soll.

*

In den Donauhäfen der Tschechoslowakei hat der Warenverkehr im Jahre 1927 eine beträchtliche Steigerung zu verzeichnen gehabt, u. zw. insbesondere im Hafen von Komorn (Komarno), der, wie berichtet, in diesem Jahre zum Range des ersten Hafens der Republik aufgestiegen ist. Hier betrug der Warenumschlag 593 000 t, das sind um 74% mehr als 1926, in Preßburg (Bratislava) 524 000 t, was nur einer Zunahme um 19% gleichkommt. Der Durchzugsverkehr auf dem tschechoslowakischen Stromanteil umfaßte nahezu 1,5 Millionen t. Weniger günstig entwickelte sich der Verkehr auf der Elbe und Moldau, der gegen 1926 eine Abnahme um ungefähr 2% aufzuweisen hatte, wobei insbesondere die Ausfuhr nach Deutschland zurückging, während die Einfuhr aus Deutschland sich belebte. Der gesamte Elbe- und Moldauwarenverkehr umfaßte 2,9 Millionen t, wovon 700 000 t auf Kabotage entfielen. In der Abwicklung des Umschlag von Komorn machen sich noch gewisse Mängel bemerkbar. Zu ihrer Behebung hat sich eine Organisation der an dem Hafen interessierten Kreise gebildet, welche den Namen „Verein zur Wahrung der Komorner Hafeninteressen" führt.

*

Einem Schiffbauingenieur in Ungarn ist die Erfindung eines neuen Schiffstyps gelungen, der einen Umschlag zwischen Fluß- und Seeschiff überflüssig machen soll. In Budapest hat sich bereits mit einem Kapital von 5 Millionen Pengö eine Aktiengesellschaft für den Bau solcher Schiffe gegründet. Das neue Schiff hat das Aussehen eines großen Schleppkahns aus Eisen und ist, wie die ersten bezüglichen Berichte angeben, so konstruiert, daß es unter den Wasserspiegel tauchen kann; darauf können zwei eiserne Schleppkähne ungefähr von der üblichen Bauart aufgeladen und dann das Schiff mittels entsprechender Vorrichtungen wieder gehoben werden. Die außerordentliche Bedeutung der Neukonstruktion liegt nun darin, daß Sendungen, welche in einem Flußhafen geladen werden und für einen Seehafen bestimmt sind, nicht überladen werden. Denn die Ladung kann auf den Schleppkähnen bleiben und wird durch das erwähnte Schiff, das auch für die Seefahrt geeignet ist, auf dem Meere in den Bestimmungshafen geführt. (Die Verantwortung für die Richtigkeit der interessanten, aber vielleicht doch ein bißchen phantastischen Meldung wage ich heute noch nicht zu übernehmen. Der Referent.)

Die Flußschiffahrt SHS hat neue Agentien in Timisoara (Temesvar) und Galatz, Rumänien, Lom und Russe (Rutschuk), Bulgarien errichtet; sie besitzt somit heute 63 Agentien. / Von Belgrad stromabwärts bis Veliko Gradiste wurde eine neue, täglich verkehrende Fahrgast- und Frachtlinie von der serbischen Donaudampfschiffahrtsgesellschaft Tasko Naumovic eingerichtet. Zwischen dem Belgrader und dem Hafen von Semlin (Zemun) ist eine neue Trajektverbindung geplant. Diese wird jedoch nur provisorischen Charakter haben und dem gesteigerten Verkehr bis zu der für 1931 geplanten Fertigstellung der neuen Savebrücke dienen. / Der Hafen von Pantschewo am linken Donauufer talwärts von Belgrad weist in seinem bisher steigenden Verkehr einen plötzlichen Stillstand auf. Die Ziffern des Warenverkehrs in diesem für die jugoslawische Stromschiffahrt wichtigen Hafen betrugen in den letzten Jahren:

	1924	1925	1926	1927
Ein	73 256	74 677	76 875	56 771 t
Aus	80 786	146 539	158 908	49 965 t
	154 042	221 216	235 783	106 736 t

Dieser Abbruch der Entwicklung ist ein Kennzeichen der Wirtschaftskrise. Der wichtigste Ausfuhrartikel von Pantschewo ist Mais.

*

Durch Vermittlung Italiens ist — laut Nachrichten, die als durchaus verläßlich anzunehmen sind — ein Einvernehmen zwischen Griechenland und Bulgarien erzielt worden, durch welches eine bulgarische Freizone in Saloniki geschaffen werden wird. Diese Zone kann aber erst nach Erbauung geeigneter Bahnverbindungen mit Südbulgarien wirtschaftliche Bedeutung erlangen; das jetzt vorhandene Bahnnetz ermöglicht der bulgarischen Ausfuhr nur auf einem großen Umweg über jugoslawisches Gebiet, Saloniki zu erreichen. Da aber Bulgarien bereits eine Verbindung mit dem griechischen Hafen Dedeagatsch besitzt, der viel leichter als bulgarischer Handelsplatz in der Aegäis ausgebaut werden könnte, dürfte der Einräumung einer Zone in Saloniki wohl auch politische Bedeutung zukommen. / Es ist beabsichtigt, zwischen dem bulgarischen und dem rumänischen Donauufer in der Nähe von Swischtow eine große Eisenbahnbrücke zu erbauen. Bisher besteht noch keine Brückenverbindung zwischen den beiden Nachbarstaaten.

*

In Rumänien hat der oberste Wirtschaftsrat die Ausfuhrtaxen für eine Reihe von Natur- und Industrieprodukten erheblich herabgesetzt.

Dr. F. W.

Die Holzflößerei auf dem Memelstrom.

Die Ende März d. Js. in Königsberg/Pr. in Angriff genommenen polnisch-litauischen Verhandlungen sind für Deutschland nicht ohne unmittelbare Bedeutung, ganz abgesehen von seinem Interesse der Erhaltung des Friedens an der Ostgrenze. Soll doch bei diesen Verhandlungen erneut die schon mehrfach vergeblich in Angriff genommene Frage der Flößerei auf dem Memelstrom erörtert werden. Der ostpreußische Holzhandel und auch die ostpreußische Zellstoffindustrie bezogen den größten Teil ihres ausländischen Rohmaterials vor dem Kriege auf dem Wasserwege des Memelstroms vom polnischen Hinterland, während sie jetzt auf den teuren Bahnweg angewiesen sind und dadurch seit Jahren schwer geschädigt werden. / Die nachstehenden Ausführungen unseres ständigen Mitarbeiters, Dr. Steinert, Danzig dürften deshalb für einen größeren Kreis von Interesse sein:

Die Holzflößerei auf dem Memelstrom war in den letzten Jahren im Verhältnis zur Vorkriegszeit unbedeutend, was auch einen Zusammenbruch des Memeler Holzhandels zur Folge hatte. Memel hatte als Hafen früher ja Bedeutung hauptsächlich durch seine Holzausfuhr, die unmittelbar von der Flößerei auf dem Memelstrom abhängig war. Dies zeigt deutlich die folgende Tabelle, die zunächst den Umfang der Rundholzflößerei durch die Vermessungen des Tilsiter Holzmeßamts nachweist und daneben die Menge des von Memel seewärts ausgeführten Holzes enthält:

	Holzfloßdurchfuhr in Tilsit	Seewärt. Holzausfuhr von Memel
	in Festmetern	
1912	1 096 166	546 321
1913	955 700	434 438
1920	334 614	130 073
1921	222 659	161 880
1922	220 882	201 191
1923	185 016	151 195
1924	157 566	124 149
1925	102 709	63 764
1927	ca. 100 000	39 764

Von den Rundhölzern des Jahres 1913 ging ungefähr die Hälfte nach Memel, während ein Drittel bei den Tilsiter Sägewerken verarbeitet und der Rest nach Königsberg weitergeflößt wurde. Außerdem kamen in den letzten Vorkriegsjahren jährlich etwa 300 000 Festmeter Schwellen meist in Floßform nach Tilsit und weiter rund eine Million Festmeter Papierholz und Schnittholz, größtenteils in Kähnen. / Die Tabelle zeigt deutlich den engen Zusammenhang zwischen der Holzflößerei und der Memeler Holzausfuhr. In den letzten Jahren war bei stark verkleinerter Holzflößerei die Memeler Ausfuhr verhältnismäßig größer als früher, weil jetzt weniger Holz nach Königsberg geht. Das Holz stammt heute fast ausschließlich aus den Wäldern Litauens, und dort kann der Memeler Händler leichter einkaufen als der Königsberger. Königsberg erhält daher nach der Sperrung der Holzflößerei aus dem oberen Memelstrom fast gar kein Floßholz aus diesem Gebiet. / Die Holzflößerei auf der Memel ist seit 1921 stark zusammengeschmolzen, weil seit dem polnischen Handstreich auf das Wilnagebiet im Herbst 1920 die waldreichsten Teile des Memelstromgebiets ihr Holz nicht mehr verflößen können. Es besteht ein latenter Kriegszustand zwischen Litauen und Memel, diplomatische Beziehungen, Post- und Telegrammverkehr zwischen beiden Ländern fehlten, und deshalb konnten keine Holzflöße aus dem polnischen Gebiet nach Litauen hinein. Damit ist Memel aber von dem waldreichsten Teil seines Hinterlandes abgetrennt. Litauen selbst hat verhältnismäßig wenig Holzüberschuß — seine ganze Holzausfuhr betrug 1927 nur wenig über 200 000 t, dabei meistens Papierholz und wenig Rundholz. Memel kann also erst wieder aufblühen, wenn die großen Wälder am Oberlauf des Memelstroms wieder ihre Schätze nach Memel zur Verflößung bringen. Das Wilnagebiet und die polnischen Wojewodschaften Bialystok, Nowogrodek und Polesie sind die waldreichsten Teile Polens. Von der gesamten polnischen Holzausfuhr des Jahres 1926 in Höhe von 4 456 000 t lieferte die Eisenbahndirektion Wilna allein 1 683 000 t oder 38%, und diese Eisenbahndirektion umfaßt hauptsächlich die genannten Gebiete. Bei der Ausfuhr dieser Direktion handelt es sich zur Hälfte um Papierholz. Das sind die Holzmengen, die früher auf dem Memelstrom nach Ragnit, Tilsit und Königsberg kamen. Auch für diese Papierhölzer wird später wieder der Transport auf dem Memelstrom eine größere Rolle spielen, sobald der Transitverkehr erleichtert ist. / Rundholz wird jetzt aus der Eisenbahndirektion Wilna fast garnicht ausgeführt, weil der billige Wasserweg verschlossen ist. Aber die alten Rundholzmengen, von denen ein Teil heute schon an Ort und Stelle zu Schnittholz verarbeitet wird, stehen auch jetzt wieder zu Verfügung, ja wahrscheinlich wird bei der heutigen rationelleren Bewirtschaftung die Einschnittmenge noch vergrößert werden können. Deshalb ist anzunehmen, daß nach Erzielung eines Einvernehmens zwischen Polen und Litauen wieder ungefähr die gleiche Menge von dem oberen Memelgebiet nach Tilsit kommen wird wie früher, wenigstens an Rundholz. Es handelt sich dabei um etwa 6—700 000 Festmeter. Sicher wird hiervon wieder der größere Teil nach Memel gehen, der kleinere Teil nach Königsberg. Auf jeden Fall aber hat auch Königsberg ein großes Interesse an dieser Eröffnung der Memelflößerei, die nun in gewissem Umfange vielleicht noch in diesem Jahre in Gang kommen wird, wenn auch die beste Flößzeit schon vorbei ist. Litauen aber hat genau das gleiche Interesse an der Aufnahme solcher wirtschaftlichen Beziehungen wie Polen.

Pfandrechte an im Bau befindlichen Schiffen auch im Memelgebiet. Der Landtag des Memelgebiets hat ein Gesetz über die Bestellung von Pfandrechten an im Bau befindlichen Schiffen erlassen, das in Nr. 23 des Amtsblatts des Memelgebiets veröffentlicht ist. Durch das Gesetz soll die Kreditfähigkeit von Schiffahrt und Schiffbau im Memelgebiet gehoben werden.

Die Holzflößerei auf den polnischen Flüssen. Von der polnischen Wasserstraßendirektion Wilna ist kürzlich eine statistische Uebersicht über die Verflößung von Holz auf den polnischen Wasserstraßen veröffentlicht worden — ein bescheidener Anfang zur polnischen Waserstraßenstatistik, die ja bisher völlig fehlt. Es handelt sich bei den jetzt veröffentlichten Zahlen um die Verflößung aus den Wäldern Ostpolens, die teils zum Weichselgebiet gehören, teils ihr Holz durch den Oginski-Kanal und den Augustowski-Kanal sowie durch den Königskanal zur Weichsel senden sollen. Diese drei Kanäle ebenso wie der Oberlauf des Memelstromes liegen heute vollständig auf polnischem Gebiet, der Augustowski-Kanal mündet gerade auf der Grenze zwischen Polen und Litauen in den Memelstrom. Dieser Kanal und der Oginski-Kanal, die früher Holz zum Memelstrom und damit nach Ostpreußen brachten, ziehen heute das Holz von dort weg zur Weichsel, weil die Durchfuhr auf dem Memelstrom gesperrt ist. Die Holztransporte auf den Flüssen von Ostpolen zeigen nun nach den Angaben der Wasserdirektion Wilna folgenden Umfang:

	Verflößte Holzmenge in t		
	1924	1925	1926
Düna und Nebenflüsse . .	39 000	71 100	104 100
Wilia und Nebenflüsse . .	45 800	44 200	98 900
Memelstrom, Augustowski-Kanal, Oginski-Kanal .	124 200	249 000	428 600
Pripet und Nebenflüsse, Teil des Oginski-Kanals und Königskanal .	125 900	65 800	105 800
	334 900	430 100	737 400

Hiernach hat die Holzflößerei in Ostpolen, trotzdem der natürliche Weg zum Memelstrom und nach Memel versperrt ist, eine erhebliche Bedeutung. Das auf der Düna verflößte Holz nimmt hauptsächlich den Weg nach Riga. Es handelt sich dabei 1926 um 95 900 t Rundholz und 8 200 t bearbeitetes Holz, meistens Schwellen. Das Holz auf der Wilia geht zum Teil nach den Sägewerken in der Gegend von Wilna, zum Teil wird es in Wilna auf die Bahn umgeschlagen. Dies letztere erfolgt namentlich mit dem Grubenholz, wovon 1926 auf der Wilia 50 500 t verflößt wurden. Den größten Umfang hat die Holzflößerei auf dem oberen Memelstrom und dem Augustowski-Kanal und dem anschließenden Stück des Oginski-Kanals. Hier wurden 1926 verflößt 186 000 t Rundholz, die meist zur Weichsel schwammen, 234 600 t bearbeiteten Holzes, vorwiegend Schwellen, die zum Teil auch zur Weichsel geflößt, zum größten Teil aber wie die 8 000 t Grubenholz in Grodno, Augustowo und kleineren Stationen auf die Bahn umgeladen wurden. Die Möglichkeit des Bahnumschlags hat in jener Gegend die verhältnismäßig großen Mengen von behauenem Holz auf den Wasserweg gebracht. Am Pripet und Königskanal, wo bequeme Umschlaggelegenheiten fehlen, ist deshalb auch der Transport von bearbeitetem Holz auf den Wasserwegen ganz gering. Dort umfaßte die Flößerei 1926 nur 9200 t von bearbeitetem Holz und 4 200 t Grubenholz, aber 94 500 t Rundholz. Von der gesamten Transportmenge des Jahres 1926 waren 423 700 t Rundholz, 253 000 t bearbeitetes Holz und 62 700 t Grubenholz. Die aus den gleichen Gebieten auf dem Eisenbahnwege abtransportierte Holzmenge betrug 1926 2 423 200 t, sodaß der Anteil der Wasserwege immerhin ein bedeutender ist.

Dr. Steinert.

Ausländische Schiffahrt und Flößung auf polnischen Wasserstraßen. Im Dziennik Ustaw Nr. 29, ist unter Position 266 eine Verordnung des Polnischen Staatspräsidenten über „die Schiffahrt und die Flößung auf den Wasserstraßen“ veröffentlicht, welche am 13. April d. J. in Kraft tritt. Die Verordnung enthält Vorschriften über die Ausstellung der Schiffspatente, über die technische Besichtigung der Schiffe, über die Berechtigung zur Steuerung der Schiffe, ferner besondere Vorschriften über die Flößung und die Registrierung der Fahrzeuge. Lt. Artikel 19 hat der Minister für öffentliche Arbeiten das Recht, Vorschriften über den Verkehr auf den Wasserstraßen zu erlassen; Aufsichtsbehörden sind die Wasserstraßendirektionen. Artikel 23 und 24 enthalten die Strafvorschriften. Zu erwähnen ist noch, daß im Art. 1 darauf hingewiesen wird, daß ausländischen Schiffen, Booten und Flößen die Schiffahrt bezw. Flößung gestattet wird auf Grund internationaler Verträge oder Genehmigungen des Ministeriums für öffentliche Arbeiten.

Finnlands Binnenschiffahrt 1925. Die vor kurzem veröffentlichte neueste finnländische Binnenschiffahrtsstatistik erstreckt sich erst auf das Jahr 1925. Dieses Jahr hat den finnländischen Kanälen einen Rekordverkehr gebracht, der auch erheblich größer war, als in den besten Jahren vor dem Kriege. Der gesamte Warentransport auf den finnländischen Kanälen umfaßte 1925 3 923 969 t gegen 3 381 972 t im Vorjahre und 3 256 317 t im Durchschnitt der Jahre 1921 bis 1925. Im Durchschnitt der Jahre 1911 bis 1925 hatte der Verkehr auf allen Kanälen nur 2 060 901 t betragen. Auf allen Kanälen zusammen wurden 1925 54 449 Schiffe gezählt gegen 51 858 im Vorjahre. Ungewöhnlich groß war auch der Floßverkehr, der 1925 13 807 Flöße umfaßte gegen 13 006 im Vorjahre, 11 479 in 1923 und nur 9021 in 1913. Bei diesen Zahlen muß berücksichtigt werden, daß der eigentliche Verkehr der großen Seen hier nicht mitgezählt ist, sondern nur der Verkehr durch die meist ganz kurzen Kanäle. Der längste Kanal, der Saima-Kanal, hat ja nur eine Länge von 33½ km, der zweitlängste ist 7,6 km lang, der nächste 2,1 km usw. Die Verkehrszahlen geben an, wieviel Schiffe, Warenmengen und Flöße die Kanäle zusammen in allen Richtungen passiert haben. Den bei weitem stärksten Verkehr hat der Saima-Kanal, der 1925 von 10 446 Schiffen mit 939 173 t Waren passiert wurde. Hierunter waren nur 26 208 t Floßholz, wogegen 795 840 t Holz in Schiffen transportiert wurde. Ferner passierten den Saima-Kanal 39 726 t Mineralien, hauptsächlich Kohlen, 20 291 t landwirtschaftliche Produkte, 19 415 t Papier usw. Der Verkehr auf diesem Kanal war größer als jemals früher mit Ausnahme des Jahres 1923, in dem er 1 038 730 t betrug. Den zweitstärksten Verkehr hatte 1925 der nur 200 m lange Pilppa-Kanal mit 2078 Schiffen und 525 117 t Gütern, darunter 428 894 t Floßholz, 67 632 t Holz in Schiffen, 25 822 t Eisenwaren usw. Es folgt der 230 m lange Karvio-Kanal mit einer Gütermenge von 428 346 t, darunter 350 152 t Floßholz, 48 233 t Holz in Schiffen, 26 253 t Eisenwaren usw. Weiter kommt der 267 m lange Konnus-Kanal mit einer Gütermenge von 377 237 t, darunter nur 124 496 t Floßholz, aber 199 636 t Holz in Schiffen; weiter der 564 m lange Taipale-Kanal mit 371 921 t, darunter 95 337 t Floßholz, 182 661 t anderem Holz, 38 604 t Mineralien; dann der 1306 m lange Vesijärvi-Kanal mit 332 335 t, darunter 108 553 t Floßholz, 177 203 t Holz in Schiffen usw. Die stärkste Verkehrszunahme gegen das Vorjahr zeigt der Taipale-Kanal mit über 100 000 t, dessen Verkehr sich gegen die Vorkriegszeit mehr als verdoppelt hat. Auf dem Konnus-Kanal hat sich der Verkehr sogar gegen die Vorkriegszeit verdreifacht. Diese Verkehrszunahme ist in der Hauptsache der starken Entwicklung der Holzwirtschaft zuzuschreiben. Die Einnahmen aus den finnländischen Kanälen betrugen 1925 11 587 000 Finn. Mark, die Ausgaben nur 6 322 000 Finn. Mark, so daß sich ein Ueberschuß von 5 265 000 Finn. Mark ergibt.

Dr. Steinert.

Deutsche Ingenieurarbeit im Ausland. Bei dem großen internationalen Wettbewerb für den Ausbau des Hafens der estnischen Hauptstadt Tallinn (Reval) wurde der erste Preis Herrn Ingenieur Wiig, von der bekannten Berlin-Wilmersdorfer Ingenieurfirma Havestadt-Contag, zuerkannt.

RECHTSFRAGEN DER BINNENSCHIFFAHRT

Schadensersatzanspruch gegen den Rheinstrombau-Fiskus aus einem Schiffsunfall durch Reißen der Halteketten der Koblenzer Schiffsbrücke. Am 22. Juni 1920 befand sich der der Klägerin gehörende Kahn „Dr. Otto II" im Anhang eines Rheinschleppers auf einer Talfahrt. Bei der Durchfahrt durch die Koblenzer Schiffsbrücke ereignete sich ein Unfall. Als zwei Jochen dem Schleppzuge die Durchfahrt öffneten, riß die stromseitige Kette des auf der Koblenzer Seite liegenden Joches. / Gleich nach dem Bruch der Kette versuchte der Brückenwärter, einen Fanghaken, der als Sicherung bei Beschädigung einer Kette auf die unbeschädigte Kette geworfen wird und das Joch wieder in eine gerade Lage bringen soll, in Tätigkeit zu setzen. Dies gelang nicht, weil auch der Fanghaken riß. Nun wollte der Wärter einen der Notanker fallen lassen, doch er stolperte beim Hinlaufen zu dem Anker. Inzwischen stieß das Joch, daß an einer Kette hin und her pendelte und durch die Strömung nach der Brückenöffnung zu getrieben wurde, mit dem Kahn der Klägerin zusammen. Für die Beschädigung des Kahnes verlangt die Klägerin Schadensersatz vom Rheinstrombaufiskus in Höhe von 4120 Mark. Das Landgericht Koblenz erklärte den Anspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt, das Oberlandesgericht Köln erkannte auf Abweisung der Klage. Die von der Klägerin gegen das Urteil des Oberlandesgerichts beim Reichsgericht eingelegte Revision hatte den Erfolg, daß der 4. Zivilsenat des Reichsgerichts das Urteil des Oberlandesgerichts aufhob und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an einen anderen Senat des Oberlandesgerichts zurückverwies. / Den reichsgerichtlichen Entscheidungsgründen entnehmen die Düsseld. Nachr.: Das Oberlandesgericht sieht den Entlastungsbeweis des § 831 BGB. durch den Beklagten als geführt an. Kette und Fanghaken seien von einer erstklassigen Kettenfirma, die Stärke sei sachgemäß gewählt, die zulässige Verwendungsdauer nicht überschritten worden. Fehlerhafte Schweißstellen seien unvermeidbar; es sei auch nicht anormal, wenn sich im Jahre bei einer Kette acht Brüche herausstellen. Bei diesen Erwägungen des Oberlandesgerichts — so führt das Reichsgericht hierzu aus — kann man nicht stehen bleiben, wenn man prüft, ob der Beklagte die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet hat. Waren die Fehler der Kette unvermeidbar, so mußte bei der großen Bedeutung, die der ungehinderte Durchgang durch die Rheinbrücke für den Schiffsverkehr und für Leben und Eigentum der Beteiligten hat, gefragt werden, auf welche Weise solchen Unfällen vorgebeugt werden könnte. Das Urteil des Oberlandesgerichts enthält keine Erörterung über eine mit den Ketten von vornherein anzustellende und später zu wiederholende Belastungsprobe. Auch die Feststellungen über die Verwendung des Fanghakens können nicht die Frage des Verschuldens in dieser Beziehung erschöpfen. Zu Unrecht ist das Oberlandesgericht auch auf die Behauptung der Klägerin nicht eingegangen, daß die auf den Jochen befindlichen Notanker sofort hätten niedergelassen werden müssen und daß dann ein Zusammenstoß vermieden worden wäre. / Falls sich nach erneuter Verhandlung herausstellt, daß Unfälle solcher Art unter den vorliegenden Umständen auch bei den weitgehendsten Maßnahmen sich bei der Verwendung des Kettenbetriebes nicht vermeiden lassen, würde die Prüfung der Frage nicht zu umgehen sein, ob diese Art des Betriebes durch ein anderes System hätte ersetzt werden müssen.

Gewichtsschwund bei Steinkohlenverladung. Gutachten der Industrie- und Handelskammer Berlin. C. 1156/28 (XII A 9). Bei der Verladung von Steinkohlen pflegen die Gruben zum Ausgleich für das Eintrocknen der Grubenfeuchtigkeit während des Transports sowie für Verluste durch Verstreuen beim Ein- und Ausladen ein Gutgewicht bis zu 2 v. H. zu gewähren. Bei gewaschener Kohle werden in der Regel durch Austrocknung und Verstreuung verursachte Untergewichte durch Zugabe von 3—5 v. H. Uebergewicht ausgeglichen.

Schiffspfandrecht und Aufwertung (Aufw. Ges. § 32, BGB. §§ 1138, 1184). Der Begründung eines Kammergerichtsurteils vom 17. 11. 27 (9 AW 1833/27) entnimmt die „Verkehrsr. R." folgende interessante Darlegungen: Für das Schiffspfandrecht fehlt es an einer dem § 1138 BGB. entsprechenden Bestimmung. Das Recht des Gläubigers richtet sich daher nach der Forderung, und der Gläubiger kann sich zum Beweise der Forderung nicht auf die Eintragung berufen. Erlischt die Forderung, so entsteht nicht ein Eigentümerrecht nach Art der Grundschuld, vielmehr teilt das Pfandrecht das Schicksal der Forderung. Mit Recht hat daher das LG. das Schiffspfandrecht als ein in gleicher Weise wie die Sicherungshypothek des § 1184 BGB. streng akzessorisches Recht bezeichnet. Die Meinung des Antraggegners, solche Schiffspfandrechte, die nicht auf einen Höchstbetrag lauteten, seien den Verkehrshypotheken gleich zu achten, ist verfehlt. Die Höchstbetragshypothek ist eine Unterart der Sicherungshypothek, sodaß die Vorschrift des § 1271 BGB. nur die Auffassung verstärken kann, daß sämtliche Schiffspfandrechte bei einem Vergleich mit den Hypotheken-Rechten nur der Sicherungshypothek gleich gesetzt werden können.

Umsatzsteuerfreiheit für Leistungen in Seehäfen. Durch „Verordnung über Befreiung von der Umsatzsteuer für Leistungen in Seehäfen. Vom 17. März 1928" (RGBl. I S. 69) ist eine Reihe von Leistungen in Seehäfen von der Umsatzsteuer befreit worden. U. a. fallen darunter auch die Einlagerungen von aus dem Ausland in das Inland eingeführten oder verbrachten Massengütern in den nach den Durchführungsbestimmungen zum Umsatzsteuergesetz bevorrechtigten Gebieten, wenn sich die Einlagerung unmittelbar an die Einfuhr oder an das Verbringen aus dem staatsrechtlichen Ausland anschließt. Als solche Massengüter gelten nach einer neuen Verordnung des Reichsfinanzministers folgende: Getreide, Reis, Hülsenfrüchte, Oelfrüchte und Oelsaaten, Futtermittel, pflanzliche und tierische Spinn- und Faserstoffe, Rohtabak, Steinnüsse, Südfrüchte, Kaffee, Kakao, Gewürze, Holz, Gerbstoffe und Gerbstoffauszüge, Gummi (einschl. Gummiabfälle und Altgummi) pflanzliche und tierische Oele und Fette, Haare, Borsten, Felle, Erze, Schwefelkies, Kohlen, Mineralöle, Düngemittel (einschl. Rohphosphat), Felle und Häute, Mehl, Rohzucker, Erden und Steine, Metalle, Eisen und Stahlwaren. Beide Verordnungen sind mit Wirkung ab 1. Januar 1927 in Kraft getreten.

DIE BETRIEBSLAGE DER DEUTSCHEN BINNENSCHIFFAHRT IM MONAT MÄRZ 1928

Rhein Die ungünstige Lage der Rheinschiffahrt hat sich während der Berichtszeit nicht gebessert sondern eher verschlechtert. Das Angebot von Kahnraum und Schleppkraft war zeitweise überaus stark. Der verfügbare Kahnraum mußte durchschnittlich 6 Tage warten, bis er Abnehmer finden konnte. Die Erzverschiffungen über Rotterdam hatten infolge des Streiks in den schwedischen Erzgruben sehr nachgelassen. Die Kohlenverfrachtung ab Rhein—Ruhrhäfen nach Oberrheinstationen, Holland und Belgien hat gegenüber dem Vormonat nachgelassen. Daß Kähne ohne Fracht von Rotterdam nach den Ruhrhäfen zurückfahren müssen, ist eine häufige Erscheinung. Aus der vorübergehend zunehmenden Nachfrage nach Brennstoffen hat die Rheinschiffahrt keinen Nutzen ziehen können, da die Deckung des Bedarfs entweder durch Lieferung ab oberrheinischen Lägern oder durch die Bahn unmittelbar ab Zeche erfolgte. Der Allgemeine Arbeitgeberverband für die Rheinschiffahrt hat den geltenden Lohntarif zum 30. 4. d. Js. gekündigt, um die Lohnbasis von 1926 vor dem englischen Bergarbeiterstreik wiederherzustellen. Der Verkehrsbund und der Bund der Maschinisten und Heizer haben in Verkennung der ungünstigen Lage der Rheinschiffahrt auch ihrerseits das Lohnabkommen gekündigt, um wiederum übertriebene Forderungen stellen zu können. Die Verhandlungen zwischen den Parteien werden bald beginnen. / Der Rheinwasserstand notierte am 1. 3. noch 2,65 m Cauber Pegel. Er wies dann infolge des trockenen Wetters bis zum Monatsende eine herabgehende Tendenz auf. Der Wasserstand betrug am 27. 3. 1,59 m, am 30. 1,65 m, am 31. 1,78 m. / Der stetig zurückgehende Wasserstand machte Einschränkungen in der Abladetiefe der zum Oberrhein bestimmten Kähne notwendig. Auch wurden wegen des fallenden Wassers Leichterungen der Fahrzeuge in Salzig wie auch in Mannheim nötig. Der Verkehr nach Basel konnte wegen des niedrigen Wasserstandes nicht wie sonst um diese Jahreszeit wieder aufgenommen werden. Die Lage auf dem Frachtenmarkt war im allgemeinen sehr ruhig, an verschiedenen Tagen konnten nicht einmal Frachtennotierungen bergwärts zustande kommen. Der Frachtsatz von M. 0.80 je t ausschließlich Schleppen blieb im Talgeschäft Rhein—Ruhrhäfen—Rotterdam bis Ende d. Mts. unverändert, während der Frachtsatz einschließlich Schleppen vom 1.—6. 3. M. 0 95 je t und ab 7. 3. M. 0,90 je t notierte. Für Schiffe ab Rhein—Herne-Kanal-Häfen blieb der Frachtsatz je t einschließlich Schleppen von M. 1,— während des März unverändert. Der Frachtsatz einschließlich Schleppen notierte vom 1.—6. 3. M. 1.15 und ab 7. 3. M. 1.10. Die Frachtsätze Rhein—Ruhrhäfen nach Antwerpen—Gent hielten sich während des März auf dem Stand von M. 1.60 einschließlich Schleppen. Der Zuschlag ab Rhein—Herne-Kanal-Häfen betrug unverändert M. 0.20. / Für den Verkehr Rhein—Ruhrhäfen—Mannheim kamen nur an einzelnen Tagen Notierungen zustande, am 5. 3. M. 0.80—0 90, am 7., 9. und 16. 3. M. 0.80, am 19. und 21. 3. M. 0.90 sowie am 28. 3.—30. 3. M. 1.— stets bei ganzer Lade- und Löschzeit. Das Anziehen der Fracht ist auf den Rückgang des Wasserstandes und auf die regere Nachfrage nach besonders kleineren Schiffen zurückzuführen. Die Frachtaufbesserung war indes zu gering, als daß sie einen Ausgleich bieten konnte für die den Fahrzeugen durch die flottere Abladung entstehende Einbuße an Lademenge. Für Rhein—Herne-Kanal-Häfen—Mannheim betrug der Frachtsatz am 1. 3. M. 1,—, ebenso am 9., 10., 12. und 17. 3., am 19. und 20. 3. M. 1,10, sowie am 21., 23., 24., 26. und 27. 3. M. 1,20. Tagesmieten wurden während der Berichtszeit nicht notiert. / Die Lage des Schleppgeschäfts war geradezu trostlos. Die Beschäftigung der Schleppdampfer verlief sehr unregelmäßig. Wegen Mangels an Schleppgut mußten die meisten Boote oft tagelang warten, bis sie einen einigermaßen kompletten Schleppzug erhalten konnten. Der an der Schifferbörse notierte Schlepplohn hielt sich auf dem unzureichenden Stand von M. 1,—/1,10 je t Basis Ruhrort/Mannheim; doch in vielen Fällen wurde dieser Schleppsatz noch unterboten und billiger angenommen. Die Getreideankünfte in den Duisburg-Ruhrorter Häfen waren etwas lebhafter als im Vormonat, blieben aber immer noch durchaus unbefriedigend, ebenso die Beschäftigung der Getreideumschlagsanlagen. Die geringe Beschäftigung der übrigen Umschlagsanlagen, über die wir bereits in den Vormonaten berichteten, hat während der Berichtszeit weiterhin nachgelassen, nur einige Kranlagen waren voll beschäftigt. / Der Deutsche Verkehrsbund hat das bestehende Lohnabkommen sowie den Rahmentarifvertrag zum 30. April d. Js. für die Hafenarbeiter gekündigt, um eine Aufbesserung der Lohn- und Akkordsätze sowie eine Revidierung des Rahmentarifvertrages zu erreichen. Der Rhein—Ruhrhafenbetriebsverein hat seinerseits das Lohnabkommen und den Rahmentarifvertrag gleichfalls zum 30. 4. d. Js. gekündigt.

Mitgeteilt von der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel zu Duisburg-Ruhrort.

Neckar Der Wasserstand im Monat März war anhaltend gut und der Transport auf dem Neckar sehr rege. Von Mannheim fuhren 31 Schleppzüge nach Heilbronn und 1 Lokalzug nach Heidelberg mit zusammen 130 Kähnen, wovon 60 mit Kohlen und Koks, 32 mit Gütern nach Heilbronn sowie 15 mit Kies nach Heidelberg beladen waren. 23 Kähne fuhren leer nach Jagstfeld und nach Zwischenstationen zum Salz- und Steinladen. Zu Tal fuhren 116 Schiffe, wovon 106 mit Salz, 8 mit Backsteinen und Gips sowie 2 mit Gütern beladen waren.

Mitgeteilt von der Neckar-A.-G., Stuttgart.

Westdeutsche Kanäle Der Verkehr auf den westdeutschen Kanälen im Monat März wurde in der ersten Monatshälfte durch den Streik der Binnenschiffer beeinträchtigt. Mit der am 16. März durch die Verbindlichkeitserklärung des Schiedsspruches vom 28. Februar erfolgten Beendigung des Streikes, kam der Verkehr, besonders in der Emden-Fahrt, wegen des Mangels an Frachtgut nur allmählich wieder in Gang. Durch den anhaltenden Streik der schwedischen Erzarbeiter war ein größerer Teil der Kanalflotte nach wie vor zum Stilliegen verurteilt. Auch in der Hannover-Fahrt blieb trotz Beendigung des Strei-

kes und Aufhebung der Sperre der Strecke Seelze—Misburg am 21. März 1928 der Verkehr verhältnismäßig sehr schwach. In den hannoverschen Häfen verringerte sich der Eingang an Gütern sogar gegenüber dem Monat Februar um rund 13%, während der Ausgang mit rund 18% gegenüber dem Vormonat zurückblieb. Erst Anfang April trat eine leichte Belebung ein. Der Verkehr im Dortmunder Hafen ist unter den gegebenen Verhältnissen als lebhaft zu bezeichnen, doch hatte am Gesamtumschlag der Verkehr mit Emden nur geringen Anteil. Der weitaus größte Teil der angelieferten Erzmengen wurde über Rotterdam genommen. Auch die ab Dortmund verladenen Güter, insbesondere Eisen und Stahlwaren, gingen zum weitaus größeren Teil über Antwerpen und Rotterdam. Die Verladungen in den Zechenhäfen gingen reibungslos vonstatten. Auch über den Schleusen- und Schleppbetrieb sind Bemängelungen nicht bekannt geworden.

Mitgeteilt vom Schiffahrtsverein für die westdeutschen Kanäle und die Weser e. V., Dortmund.

Weser Die Weser war im März bis zum 15. vollschiffig. Vom 16. ab fiel das Wasser langsam, doch konnte der Betrieb ungestört aufrechterhalten werden. / Die Verkehrsentwicklung war gut. Der Durchgang durch die Bremer Weserschleuse übertraf mit 238 000 t in beiden Richtungen die bisherige größte Monatsmenge von 214 000 t im Juli 1927. Die Steigerung beruht überwiegend auf dem Talverkehr, der 193 000 t erreichte. Hieran hatten u. a. die Kohlen einen Anteil von 111 000 t, Kies und Steine 57 000 t. Für die Columbusmauer in Bremerhaven kamen vom Kanal rd. 2 000 t eiserne Spundbohlen. In der Bergfahrt betrug die Ladungsmenge aber nur 45 000 t, während sie im Januar bereits 55 000 t ausgemacht hatte. Gegenüber dem Februar liegt aber immerhin dank größerer Getreide- und Holztransporte eine Zunahme vor. / Im ersten Vierteljahr erreichte der Gesamtverkehr 607 000 t gegenüber 453 000 t im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Das sind 154 000 t oder 33% mehr. Den größten Anteil an dieser Steigerung hat insbesondere infolge Anwachsens der Kohlen- und Kies- und Sandtransporte die Talfracht, die mit 470 000 t den Verkehr der ersten 3 Monate 1927 um 123 000 t übertraf. Der Bergverkehr wies 137 000 t auf gegenüber 107 000 t im Vorjahre. Die Steigerung von 30 000 t oder 29% ist eine Folge der vermehrten Getreide-, Holz- und Mehlverschiffungen, besonders im Januar nach Eintritt des Tauwetters. Das Verhältnis der Berg- zur Talladung hat sich von 31% auf 29% verschlechtert.

Mitgeteilt vom Weserbund e. V., Bremen.

Elbe I. Unterelbe: In den ersten Tagen des Berichtsmonates herrschte reges Güterangebot bei festem Frachtenmarkt und starke Raumknappheit. Von der zweiten Woche bis Monatsschluß sanken die Frachten durch immer geringer werdende Güterandienung. Trotz schwacher Talankünfte bildete sich infolge des geringen Berggeschäftes Kahnraumreserve heraus. Zum Versand kamen in der Hauptsache: Getreide, Futtermittel, Kopra, Phosphate, Palmkerne usw.

II. Mittelelbe: Die Wasserstandsverhältnisse gestatteten während des größten Teiles des Monats eine volle Ausnutzung des Laderaumes der Fahrzeuge. Der Magdeburger Pegel notierte am 1. März + 1,87 m, am 10. März + 1,16 m, am 27. März 90 cm. Das Talgeschäft in Massengütern war ausgesprochen schwach, da das Stickstoff-Syndikat und das Kalisyndikat in der Hauptsache mit der Versorgung des Inlandsmarktes beschäftigt waren. Stickstoff und Kali, aber auch Steinsalz, gelangten nur in recht geringen Mengen zur Verschiffung. Außerdem wurden verladen: Glassand, Zucker, Briketts usw. Die Bergankünfte waren gering. Die Verladungen bergwärts hielten sich in gewohnten Grenzen.

III. Oberelbe: Das Talgeschäft von tschechischen und auch sächsischen Umschlagsplätzen war während des Berichtsmonats sehr mäßig. Zur Verladung gelangten in der Hauptsache: Zucker, Holz, Eisen, Glas, Tonplatten etc. Auch die Bergankünfte waren schwach. / Im Berichtsmonat wurden die Dividendenvorschläge verschiedener Schiffahrts-Gesellschaften bekannt. Die Vereinigten Elbeschiffahrts-Gesellschaften A.-G. schlägt der Generalversammlung die Verteilung einer Dividende von 5% auf die Stammaktien und 6% auf die Vorzugsaktien vor. Die Neue Norddeutsche Fluß-Dampfschiffahrts-Gesellschaft will 7% Dividende, die Schlesische Dampfer-Compagnie-Berliner Lloyd A.-G. ebenfalls 7% Dividende auf die Stammaktien zur Ausschüttung bringen. Damit werden die Dividenden für das Jahr 1926 um ½ bis 1% übertroffen. In diesen Dividendenziffern spiegelt sich der im ganzen etwas günstigere Geschäftsgang der Elbeschiffahrt im Jahre 1927 wieder. Dabei ist aber zu bemerken, daß die Elbeschiffahrt nicht etwa in gleichem Maße wie die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft aus dem allgemeinen Konjunkturaufschwung durch Vermehrung ihrer Transporte Vorteil gewonnen hat. Die Schiffahrtsgesellschaften sind durchweg bestrebt, namentlich die Eilverkehre, durch weitere Beschleunigung des Transportes und durch größere Regelmäßigkeit in den Dampferabfahrten auszubauen. Die Vereinigten Elbeschiffahrts-Gesellschaften A.-G. haben einen regelmäßigen direkten Eildampferverkehr zwischen Dresden und Berlin neu eingerichtet.

Mitgeteilt von der Arbeitsgemeinschaft der Elbeschiffahrt e. V., Magdeburg.

Elbefrachten. Für komplette Kahnladungen erstklassiges Schwergut stellten sich die Elbefrachten für 100 kg exkl. Bugsierlöhne wie folgt:

	2.1.28	10.2.28	1.3.28	27.3.28	
Magdeburg	60	23	32	27	Pf.
Schönebeck	61	24	33	29	„
Barby	62	25	35	30	„
Aken	64	27	36	31	„
Wallwitzhafen	65	28	37	32	„
Klein-Wittenberg	72	33	42	40	„
Torgau	80	38	50	47	„
Riesa	85	43	55	52	„
Dresden	88	46	58	55	„
Laube-Tetschen	8½	4½	5,75	5.40	Kc.
Außig	9	5	6,25	5.90	„
Berlin, Kohlen ca.	75	30	36	33	Pf.
Berlin, Getreide ca.	80	36	41/42	38	„
Bresl., schw. Futtermittel	—	57	63	60	„
Breslau, Schwergetreide	—	62	68/70	65	„
Halle a. S., transito	80	60	65	60	„

Mitgeteilt vom Spediteurverein Herrmann & Theilnehmer, Hamburg.

Oder 27. 2.—5. 3. 28. Die erneute Betriebseinstellung auf der oberen Oder Ende Februar war erfreulicherweise nur ganz vorübergehend. Am 28. 2. wurden schon wieder Ausgangsgenehmigungen in Coselhafen erteilt und am 29. 2. konnten bereits die ersten Talkähne oben abfahren, am gleichen Tage erreichten auch die ersten Talkähne, die durch das Absenken des Staues unterwegs angehalten worden waren, das Breslauer Hafengebiet. Im ganzen sind von Breslau 97 beladene Talkähne in der Berichtswoche abgefahren. Die Bergbewegung durch Ransern war mit 306 Fahrzeugen, darunter 219 leere, äußerst stark, ein großer Teil davon liegt noch in Breslau und wartet auf Dampf zum Abschleppen. Stettin ist noch ganz still. Auch in Hamburg ist die Geschäftslage etwas ruhiger geworden, sodaß Kahnraum etwas reichlicher vorhanden ist.

6.—11. 3. 28. Der strenge Frost der letzten Tage hat den Verkehr besonders auf der kanalisierten oberen Oder zwar etwas verlangsamt, jedoch noch nicht wesentlich gestört. Bis einschl. Sonntag, den

10,75 m einige große Raddampfer nicht durchläßt. 11. März, konnten 152 voll beladene Kähne von Koselhafen abfahren, am Montag den 12. ist allerdings kein Fahrzeug von oben abgefahren und auch die Ausgänge von den Gruben sind vom 13. ab gesperrt. Der Verkehr bei Breslau war wiederum außerordentlich stark, zu Berg wurden durch die Schleuse Ransern 318 Fahrzeuge, darunter 99 beladene, zu Tal 151 beladene gemeldet. Stettin unverändert still, der Kahnraum in Hamburg ist wieder vollkommen vergriffen.

12.—18. 3. 28. Die Behinderungen durch das Frostwetter auf der oberen Oder waren nur vorübergehend, am 16. wurden wieder Ausgangsgenehmigungen erteilt, die Umschlagstätigkeit hat nie geruht, 142 beladene Kähne sind von Coselhafen abgefahren, 169 angekommen, sodaß der Bestand an Kahnraum am 18. abends 183 Fahrzeuge betrug. Durch die Schleuse Ransern bei Breslau wurden gemeldet: zu Tal 133 beladene, zu Berg 61 beladene, 195 leere Kähne. Von Stettin wird der größte Teil der leer gewordenen Fahrzeuge leer herausgeschleppt. In Hamburg ist die Geschäftslage weiter durch rege Nachfrage und Kahnraummangel gekennzeichnet.

19.—25. 3. 28. Die sehr günstigen Wasserverhältnisse der letzten Tage haben den Talverkehr gut gefördert, 210 voll beladene Fahrzeuge sind von Koselhafen abgefahren, 185 durch Ransern gemeldet. Auch der Bergverkehr durch Ransern war mit 302 Fahrzeugen (70 beladenen, 232 leeren) sehr stark. Das Ladungsangebot in den oberen Häfen ist ebenfalls gestiegen. Der Bergverkehr ab Stettin ist unverändert still, auch in Hamburg war etwas mehr Ruhe in der Geschäftslage zu beobachten, nur Kahnraum für Kohlenverladungen nach Berlin wurde unverändert stark begehrt und glatt gestellt.

26. 3.—1. 4. 28. Durch das warme Frühjahrswetter der letzten Woche hat die Schneeschmelze im Gebirge eingesetzt und die Wasserführung von Oder und Neiße sehr günstig beeinflußt, jedoch ohne daß Behinderungen oder Störungen durch Hochwasser zu verzeichnen waren. Dem starken Zustrom von Kahnraum nach den oberen Häfen stand erfreulicherweise eine starke Nachfrage gegenüber, sodaß sich der Bestand in Koselhafen nur unwesentlich von 211 auf 223 am 1. 4. abends erhöht hat. Die Schleuse Ransern bei Breslau passierten zu Tal 299 beladene Kähne, zu Berg 189, darunter 58 beladene. In Stettin war vorübergehend einmal etwas mehr Beschäftigung in der Uebernahme von Bergladung. In Hamburg ist der Bestand an verfügbarem Raum nur sehr gering, aber auch der Bedarf z. Zt. sehr schwach.

Umschlagsergebnisse zu Tal in Tonnen

	27 2. bis 5. 3. 28	6. bis 11 3. 28	12. bis 18. 3. 28	19. bis 25. 3. 28	26. 3. bis 1. 4. 28
Koselhafen	20 149,5	61 998	62 438,5	69 840,5	87 125,5
darunter Güter . .	2 858,5	2 383,5	3 137,5	2 026,5	4,463
Oppeln	1 335	1 531	549	610	996
Breslau	22 868	20 050	8 328	11 234	9 630
Maltsch	15 472	15 306	12 332	12 571	13 956

Oderfrachten:

Vom Frachtenausschuß für die Oder festgesetzte Schiffsfrachten in R.-Mark je Tonne (exkl. aller Nebenkosten, als Umschlag, Zollabfertigung, Assekuranz, Kippgebühr).

Vom 27. Februar bis 1. April 1928

von	Breslau		Oppeln		Cosel-Oderhafen	
nach	Berlin-Oberspree	Stettin	Berlin-Oberspree	Stettin	Berlin-Oberspree	Stettin
	4,00	3,35	5,70	5,05	6,30	5,65

Für andere Güter in ganzen Kahnladungen sowie für Teilmengen treten entsprechende Zuschläge ein.

Zusammengestellt auf Grund der Berichte des Schiffahrtsvereins zu Breslau e. V., Breslau.

Ostpreußische Binnenschiffahrt Nach Beseitigung der Eisschwierigkeiten auf dem Pregel und dem Frischen Haff ist die Schiffahrt von Königsberg nach Tapiau—Wehlau am 29. und von Königsberg nach Pillau—Elbing am 30. März d. Js. durch den Tilsiter Dampfer-Verein A.-G. und die Elbinger Dampfschiffs-Reederei F. Schichau G. m. b. H. eröffnet worden. Die Aufnahme der regelmäßigen Binnenschiffahrt von Königsberg nach Labiau—Tilsit und Zwischenstationen ist am 3. April d. Js. erfolgt. Der Verkehr von Königsberg nach Memel über Labiau—Nidden—Schwarzort wird wegen der z. Zt. auf dem Kurischen Haff noch bestehenden Eisschwierigkeiten voraussichtlich erst in der Woche vom 9.—15. April aufgenommen werden. / Von Königsberg werden in diesem Jahre folgende regelmäßigen Binnendampferlinien unterhalten werden:

Königsberg—Tapiau—Wehlau	2 mal wöchentlich
Königsberg—Labiau—Tilsit	5 mal wöchentlich
Königsberg—Tilsit—Ragnit	2 mal wöchentlich
Königsber—Labiau—Nidden—Schwarzort—Memel	1 mal wöchentlich
Königsberg—Kowno	ca. 1 mal wöchentlich
Königsberg—Pillau—Elbing	ca. 2 mal wöchentlich
Königsberg—Danzig	ca. 1 mal wöchentlich

Der Verkehr wird durch den Tilsiter Dampfer-Verein A.-G., die Elbinger Dampfschiffs-Reederei F. Schichau G. m. b. H. und die Firma Emil Berenz, Danzig, unterhalten werden. Die regelmäßige Binnenschiffahrt von Tilsit nach den oberen und unteren Memelstationen sowie nach dem Kurischen Haff untersteht auch in diesem Jahre der Ostdeutschen Dampfschiffahrt G. m. b. H., Tilsit. Die Expedition liegt in Königsberg in den Händen der Firma Robert Meyhoefer G. m. b. H., in Tilsit in den Händen der Firma Carl Krantz.

Mitgeteilt von der Robert Meyhoefer G m.. b. H., Königsberg/Pr.

Weichsel Der Verkehr hat in diesem Jahre verhältnismäßig früh etwa vom 20. März ab eingesetzt. Damals gab es auf der Stromweichsel wie namentlich in den Mündungsarmen noch ziemlich viel Treibeis, und erhebliche Teile des polnischen Eises waren noch nicht stromab gekommen. Aber nennenswerte Schwierigkeiten brachte der Eisgang nicht mehr, weil der Unterlauf durch die Eisbrecher und die milde Witterung völlig eisfrei gemacht war. Infolgedessen trat auch das Hochwasser um die Monatswende nur in sehr milder Form auf, ohne den Schiffsverkehr wesentlich zu behindern. Auch die regelmäßigen Dampferlinien konnten im Weichseldelta noch im März aufgenommen werden, während sie auf der Stromweichsel mit Anfang April in Gang kamen. / Der Verkehr war der Jahreszeit entsprechend nicht gerade umfangreich. Immerhin kamen noch nennenswerte Zuckertransporte auf den Wasserweg. Aber der Hauptteil der Zuckertransporte ist den Kahnschiffern durch den frühen Winter verloren gegangen. Im März kamen nach Danzig durch die Einlager Schleuse 27 Dampfer und 56 Kähne mit insgesamt 8199 t Ladung gegen 3649 t im März des Vorjahres. Unter der Ladung befanden sich 5479 t Zucker, 882 t Holz, 683 t Getreide, 500 t Kartoffelmehl, 250 t Mehl usw. Stromauf gingen durch die Einlager Schleuse 25 Dampfer und 70 Kähne mit 8313 t Ladung, darunter 1809 t Weizen, 375 t Roggen, 530 t Kohlen, hauptsächlich aber Stückgüter. Man rechnet für die nächste Zeit auf größere Getreidetransporte in der Bergfahrt, da Polen wieder bedeutende Mengen Getreide einführen muß. Stromab wird es dagegen sehr an Frachten fehlen, da nur noch wenig Zucker bei den Fabriken vorhanden ist und andere Massengüter für den Wassertransport nur wenig in Frage kommen. / Vom 16. April ab ist die Einlager Schiffsschleuse wegen größerer Instandsetzungsarbeiten auf ca. 6 Wochen geschlossen worden, so daß der Verkehr durch die schmalere Floßschleuse gehen muß, die mit ihrer Breite von

10,75 m einige große Raddampfer nicht durchläßt. Eine neue regelmäßige Dampferlinie nach Warschau hat die Schiffahrts-Abteilung der A.-G. Standard-Nobel in Polen seit Ende März mit mehreren Radschleppern und Schleppkähnen eingerichtet. Ab 29. 3. fahren diese Schleppzüge alle 10 Tage von Danzig und Warschau ab. Die Firma verwendet dafür ihre alte Flotte, die sie vor dem Kriege für den Transport von russischem Erdöl nach Warschau hatte bauen lassen. Damals wurde Polen auf einem langen Umweg mit russischem Petroleum versorgt. Dies kam mit Tankkähnen auf der Wolga und durch das Marien-Kanalsystem nach St. Petersburg und wurde von da in besonderen Tankschiffen der Firma Nobel nach Danzig befördert. Hier erfolgte wieder eine Umladung in besondere Tankkähne für den Transport nach Warschau. Für diese Transporte hatte die Firma Gebr. Nobel schon 1911 und 1912 drei Diesel-Motorschlepper bauen lassen — die ersten größeren Motorschiffe auf der Weichsel. Diese werden auch jetzt für den regelmäßigen Verkehr zwischen Danzig und Warschau verwendet. Es sind Radschlepper von 45,7 m Länge, die mit einem Dieselmotor der Firma Ludwig Nobel in St. Petersburg von 200 PSe ausgerüstet sind. Da zurzeit Erdöltransporte auf der Weichsel nicht in Frage kommen, so hat die Firma nun mit diesen Schiffen den allgemeinen Güterverkehr aufgenommen. / In Graudenz soll die im Herbst 1926 gebaute Hafenanlage, die einer Gesellschaft unter Beteiligung der Stadt gehört, weiter ausgebaut werden. Man plant einen weiteren Ausbau der Uferbahn, Verlängerung der Gleise, Einrichtung eines Freilagers. / Die Schleuse von Rothebude wird in diesem Jahre nicht mehr in Betrieb genommen, womit die Schließung des Weichsel—Haff-Kanals Tatsache geworden ist. Die regelmäßige Dampferverbindung zwischen Danzig und Tiegenhof bleibt aber bestehen; sie wird durch die Elbinger Weichsel geführt. / Der Seeverkehr nach Dirschau ist im März noch nicht aufgenommen worden. Erst Mitte April sollte der Kohlenumschlag in Dirschau wieder beginnen. Jetzt soll auch die Holzumschlaganlage in Dirschau gebaut werden, für die von der polnischen Regierung eine Million Zloty oder rund 500 000 Mark bewilligt sind. Wozu man diesen Holzhafen jetzt baut, nachdem die Holzausfuhr über Danzig von 170 000 t im vorigen Sommer auf jetzt 90 000 t monatlich zurückgegangen ist, ist rätselhaft. Ebenso merkwürdig sind die polnischen Pläne, das Fahrwasser der Weichsel auf der regulierten Strecke von der früheren Landesgrenze bei Schillno bis zur Mündung bei Schiewenhorst durch Leuchtbojen zu beleuchten, um die Nachtfahrt zu ermöglichen. Bei dem geringen Verkehr auf der Weichsel besteht auch nicht das geringste Bedürfnis für diese Beleuchtung, und ganz besonders ist diese kostspielige Beleuchtung nicht erforderlich für die 100 Seeleichter, die jährlich nach Dirschau einlaufen. Zwischen Schillno und Thorn ist eine solche Beleuchtung bereits eingeführt; sie hat da immerhin etwas mehr Sinn, weil zwischen Thorn und Warschau der tägliche Passagierdampferverkehr besteht, der infolge Fehlens einer Eisenbahnlinie längs der Weichsel unentbehrlich ist. Statt der Beleuchtung sollte man wenigstens die Vorarbeiten für die Regulierung zwischen Warschau und Thorn aufnehmen. / Bei Neufähr hat der Danziger Senat in diesem Frühjahr eine Vertiefung der Weichselmündung durch Baggerung vornehmen lassen, weil dort eine starke Versandung eingetreten war, die unter Umständen die Abführung von Hochwasser hätte erschweren können.

Dr. Steinert.

Donau Der fahrplanmäßige Güterverkehr in der Tal- und Bergrichtung wurde am 3. März 1928 eröffnet. Die Umstellung vom direkten Bahnverkehr auf den kombinierten Verkehr vollzog sich sehr rasch, sodaß in der Talrichtung sich in kürzester Zeit ein erhebliches Geschäft entwickelte. Zum Abtransport kamen aus Deutschland Kaufmannsgüter jeder Art, bedeutende Kokstransporte nach Jugoslavien, Salz und Phosphattransporte nach Ungarn, Röhren nach Rumänien und amerikanische Weizentransporte nach Oesterreich. Von Oesterreich nach Deutschland wurde Lang- und Schleifholz in ziemlich ansehnlichem Umfang verschifft. Bedeutende Mengen Kohle und Koks wurden von dem cechoslov. Donauhafen Komarno nach Ungarn abgeladen, außerdem setzte sowohl aus Oesterreich wie auch aus der Tschechoslowakei ein lebhaftes Exportgeschäft in Kaufmannsgütern nach den Balkanländern ein. Ungarn verschiffte nicht besonders bedeutende Mengen Getreide und Mehlprodukte zu Berg. Gering waren die Quantitäten, die in diesen Artikeln von jugoslavischen Donaustationen in der Bergrichtung abgewickelt wurden. Rumänien war mit geringen Getreidequantitäten, dagegen mit sehr bedeutenden Mineralölproduktenladungen vertreten. Bulgarien verschiffte einige Ladungen Getreide, ferner Tabak zu Berg. / Der Wasserstand war während des ganzen Monats niedrig, in der zweiten Hälfte herrschte ausgesprochenes Niederwasser, sodaß die Schlepper insbesondere auf der oberen Strecke nicht voll ausgelastet werden konnten.

Mitgeteilt vom Bayer. Lloyd, Regensburg.

Die Wasserstandsverhältnisse der norddeutschen Stromgebiete im März 1928. (Nach den an die Landesanstalt für Gewässerkunde gelangenden amtlichen Nachrichten.) Infolge der ungewöhnlichen Trockenheit des Monats März fiel das Wasser in allen Stromgebieten nach der letzten Anschwellung gegen Ende Februar fast ununterbrochen. Die Wasserstände, die zu Beginn des Monats meist etwas über Mittelwasser, an der unteren Oder und Elbe sogar in der Nähe des Mittelhochwassers lagen, nahmen im Laufe des Monats immer mehr ab. Im letzten Monatsdrittel stand das Wasser am niedrigsten, und zwar bewegten sich die Wasserstände um diese Zeit in den östlichen Stormgebieten meist unter dem Mittelwasser; im Elbe-, Weser-, Ems- und Rheingebiet waren sie noch niedriger und lagen hier vorwiegend zwischen Mittel- und Mittelniedrigwasser. Erst in den letzten Märztagen stieg in den östlichen Strömen einschließlich der Elbe das Wasser infolge ergiebiger Regenfälle. Die bedeutendere Anschwellung im Memel- und Pregelgebiet ist wahrscheinlich auf Stopfungen beim Abgang des Eises zurückzuführen. / Der Beckeninhalt des Edersees nahm von 182 auf 176 Millionen Kubikmeter ab. / Mit Ausnahme der Netze und Warthe liegt diesmal das Monatmittel überall unter dem langjährigen Durchschnitt für März.

Dr. W. Friedrich.

Wasserstände im März 1928

Gewässer	Pegelstelle	März 1928 NW	März 1928 MW	März 1928 HW	MW März 96/25*)	Jahresmittel 96/25*) MNW	Jahresmittel 96/25*) MW	Jahresmittel 96/25*) MHW
Memel	Tilsit	183	227	364	389	76	242	610
Pregel	Gr.Bubainen	164	223	338	308	68	194	448
Weichsel	Kurzebrack	(150)	(210)	335	289	25	181	526
Oder	Ratibor	130	178	316	220	80	178	601
"	Frankfurt	139	172	256	214	51	160	370
Warthe	Landsberg	142	209	304	156	—36	66	252
Netze	Vordamm	88	116	162	75	—45	28	140
Elbe	Barby	111	153	237	281	23	172	454
"	Wittenberge	175	223	336	293	43	187	441
Saale	Trotha U.P.	178	207	260	286	117	210	484
Havel	Spandau U.P.	87	111	146	117	22	74	143
Spree	Kersdorf U.P	218	240	262	242	178	225	306
Weser	Minden	229	260	324	341	163	264	565
Aller	Westen	264	298	382	368	181	287	460
Ems	Greven	89	140	227	295	—10	168	567
Rhein	Maxau	355	381	428	393	290	429	661
"	Kaub	159	195	262	239	101	236	522
"	Köln	135	186	288	292	76	256	643
Main	Wertheim	164	187	230	218	83	158	422
Mosel	Trier	57	79	120	159	—5	101	476

Bei Kersdorf 1914/25

GESCHÄFTLICHE MITTEILUNGEN

Die

59. Hauptversammlung

des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt findet vom 31. August bis 2. September in Königsberg statt.

Hafenbautechnische Gesellschaft, Hamburg. Die diesjährige 10. o. H. V. findet anschließend an den Himmelfahrtstag (17. Mai) am 18. Mai in Kiel und am 19. Mai in Flensburg statt. Vorläufige Tagungsordnungen: Donnerstag, den 17. Mai: Begrüßungsabend in der Bellevue, Kiel. Freitag, den 18. Mai: Geschäftliche Sitzung und Hauptversammlung in der Universität Kiel. Vorträge: 1. Herr Professor Dr. Sven Helander der Universität Kiel: „Die weltwirtschaftliche Bedeutung des Kaiser-Wilhelm-Kanals". 2. Herr Stadtoberbaurat Kruse, Kiel: „Der Ausbau des Kieler Hafens". 3. Herr Direktor O. Cornehls, Hamburg: „Dockanlagen und Aufschleppen in Häfen". Nachmittags: Wahlweise Besichtigungen — Kieler Hafen, Schleusen Holtenau, Kieler Werften und industrielle Anlagen. Abends: Gemeinschaftliches Abendessen. Sonnabend, den 19. Mai: Dampferfahrt von Kiel nach Flensburg. Hafen- und Stadtbesichtigung. Bierabend im Ostseebad-Restaurant. Auskunft durch den Ortsausschuß der Kiel-Flensburger Hauptversammlung, Herrn Stadtoberbaurat Kruse, Kiel, Rathaus, und Herrn Stadtbaurat Hitzer, Flensburg, Rathaus, sowie durch die Geschäftsstelle der Hafenbautechnischen Gesellschaft, Hamburg 8, Dalmannstraße 1.

Am 26. April 1928, abends 8 Uhr, spricht im Meister-Saal, Berlin, Köthener Straße 38, Reichsverkehrsminister a. D., Dr. Ing. e. h. Dr. jur. Krohne über das Thema: „Der zivile Luftschutz als technisches und Verwaltungsproblem". Gäste willkommen.

Ausschuß für wirtschaftliche Fertigung beim Reichskuratorium für Wirtschaftlichkeit, Berlin. Der beim AWF. bestehende Ausschuß „Verpackungswesen" lädt seine Mitglieder und sonstige Persönlichkeiten, die an den Fragen wirtschaftlichen Verpackens interessiert sind, zu einer gemeinsamen Aussprache am Donnerstag, den 26. April, nachmittags 2 Uhr, im Langenbeck-Virchow-Haus, Berlin NW 6, Luisenstraße 58, ein. Es soll sich darum handeln, Klarheit über die in der Folgezeit gewünschte Weiterarbeit auf dem Gebiete des Verpackungswesens zu schaffen und hierfür Aufgaben zugrunde zu legen, deren Lösung zurzeit am wichtigsten erscheint. Die Tagesordnung umfaßt einen Bericht über die Entwicklung dieses Ausschusses, bisherige Tätigkeit und Arbeitsergebnisse. Es folgen Referate von Herren aus der Praxis über „Einzelheiten zur Frage der seemäßigen Verpackung", über „Erfahrungen mit Stahlbandumreifung" über „Sicherungen für Verpackungszwecke vom Standpunkt des Versicherers" und über „die Prüfung von Verpackungen." Als nächster Punkt der Tagesordnung ist eine Aussprache mit Anregungen für die Weiterarbeit vorgesehen. Hierzu bittet der AWF. Vorschläge möglichst vor der Sitzung schriftlich bis zum 20. April einzureichen. / Die Einladungen sind an sämtliche Ausschußmitglieder ergangen. Bei der Bedeutung des Verpackungswesens für fast alle Wirtschaftszweige ist anzunehmen, daß den zu behandelnden Fragen aber auch von anderen Seiten reges Interesse entgegengebracht wird. Diese Kreise werden gebeten, ihre gewünschte Teilnahme schriftlich der Geschäftsstelle des AWF, Berlin NW 6, Luisenstraße 58, bis zum 24. April mitzuteilen.

Verein der Tarifeure zu Berlin. Nachdem am 20. Januar d. Js. die konstituierende Versammlung im Handelskammergebäude zu Berlin stattgefunden hat, berief der Verein seine Mitglieder zu 3 Veranstaltungen, die am 15. Februar, 7. März und 20. März abgehalten wurden. Bei der letzten Veranstaltung hielt Herr Direktor Erich Reinhardt einen Vortrag über das Thema: „Die Neue Speditionsversicherung" (S. V. S.), der zu einer lebhaften Aussprache führte. / Aus den Kreisen der Industrie ist an den Verein mehrfach die Anfrage gelangt, ob er bereit wäre, seine Stellungnahme zu Verkehrsfragen von allgemeinem Interesse zu fixieren. Der Verein hält es für zweckmäßig, diese Anregungen in bejahendem Sinne aufzunehmen mit dem Vorbehalt, die Antworten so zu halten, daß die Interessen seiner Mitglieder nicht nachteilig berührt und den Zielen und Bestrebungen entsprochen wird, die der Verein verfolgt. / Der Verein ist bemüht, der Stellenvermittlung zu dienen, soweit diese auf tarifarisch vorgebildete Kräfte Bezug hat. Er bittet deshalb stellungsuchende Tarifeure sowie die Kreise der Arbeitgeberschaft, die Mitarbeit des Vereins in Anspruch zu nehmen. / Die nächste Veranstaltung findet am 18. April um 20½ Uhr im Privatzimmer des Anhalter Personenbahnhofes (Eingang durch den Wartesaal II. Kl.) statt. Vorträge sind diesmal nicht vorgesehen, vielmehr wird beabsichtigt, verschiedene Vereinsangelegenheiten zur Sprache zu bringen und in der Form eines Bierabends den Mitgliedern und Gästen des Vereins Gelegenheit zu geben, sich kennenzulernen.

Jahresversammlung des Verbandes Niederrheinischer Schiffahrts-Spediteure e. V., Duisburg. Unter dem Vorsitz des Herrn Direktor A. Annacker fand am 20. v. M. in der Schifferbörse zu Duisburg-Ruhrort die diesjährige ordentliche Mitgliederversammlung statt. / Nachdem der Vorsitzende auf die schwierigen Verhältnisse im Hafenspeditions- und Hafenumschlagsgewerbe mit ernsten Worten hingewiesen hatte, erstattete der Geschäftsführer des Verbandes, Dr. Gentzsch, einen ausführlichen Bericht über die Tätigkeit des Verbandes im abgelaufenen Geschäftsjahr. Nach einem Ueberblick über die Verkehrsentwicklung in den niederrheinischen, namentlich den Duisburg-Ruhrorter Häfen, wurde auf die verschiedenen Zweige des Speditеurgewerbes näher eingegangen. Insbesondere wurden die seit geraumer Zeit schon außerordentlich ungünstigen Verhältnisse in der Getreide-Spedition einer eingehenden Betrachtung unterzogen, wobei auf die erfolgreichen Bemühungen des Verbandes um die Hebung des Getreideumschlags in den Duisburg-Ruhrorter Häfen hingewiesen werden konnte. / Der Frage der Uebertragung der Duisburger Hafeneisenbahn auf die Reichsbahn und Verlegung des Kipperbetriebs im Parallelhafen nach den Ruhrorter Häfen wurden weitere Aus-

führungen gewidmet und stärkste Bedenken gegen eine etwaige Einstellung des Kipperbetriebes im Duisburger Parallelhafen geltend gemacht. Die zuständigen Stellen sind hierauf mit Nachdruck aufmerksam gemacht worden. / Den Bemühungen des Verbandes ist es gelungen, gelegentlich der Aufstellung der allgemeinen deutschen Spediteurbedingungen zu erreichen, daß durch diese die Vertragsfreiheit nicht berührt wird. Dadurch ist klargestellt worden, daß die allgemeinen Uebernahmebedingungen der Rhein—Ruhrhafen-Spediteure auch weiterhin Anwendung finden können, falls sie besonders vereinbart worden sind. Diese Bedingungen wurden einer Nachprüfung unterzogen mit der Maßgabe, daß eine Reihe von Ergänzungen und Abänderungsbestimmungen in sie aufgenommen wurden. In der für die Rheinschiffahrt besonders wichtigen Frage der Verkürzung der binnenschiffahrtsgesetzlichen Lade- und Löschfristen hat sich der Verband dem Gutachten des Vorstandes der Schifferbörse angeschlossen, der sich im Sinne einer unbedingten Bejahung der Frage der Notwendigkeit der Verkürzung dieser Fristen ausgesprochen hat. Dabei wurde indes zum Ausdruck gebracht, daß für verschiedene Güter die von der Schifferbörse vorgeschlagenen Fristen noch zu knapp bemessen seien. / Bezüglich der Verkehrsabgaben auf den westdeutschen Kanälen konnte eine Ermäßigung der Schlepplohnsätze um rund 10 v. H., abgesehen von der Kohle, für die im Jahre vorher bereits eine entsprechende Ermäßigung eingetreten war, mit Wirkung ab 1. April 1927 erreicht werden. / Besondere Ausführungen wurden dem Verhältnis zwischen Eisenbahn und Wasserstraße gewidmet. Solange es nicht zu der zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt im allgemeinen volkswirtschaftlichen Interesse so dringend notwendigen Verständigung kommt, wird sich auch die durch die Tarifpolitik der Reichsbahn hervorgerufene außerordentlich schwierige Lage der Hafenspedition kaum ändern. Der Weiterbildung der Wasserumschlagstarife muß deshalb vollste Aufmerksamkeit gewidmet werden, wie denn die vor kurzem auf der Tagung der Vereinigung Deutscher Hafenverbände erhobenen Forderungen nur unterstrichen werden können, daß die Vertreter der Binnenhäfen und Binnenschiffahrt von der Reichsbahnverwaltung vor der Einführung neuer Tarife, die die Schiffahrt berühren, gehört werden und die Reichsbahn sich entschließt, in unmittelbare Verhandlungen mit der Schiffahrt darüber einzutreten, welche Ein- und Ausfuhrtarife, insbesondere welche Seehäfentarife, gleichzeitig auch den Binnenumschlagsplätzen gegeben werden können. An der Neugestaltung des Normalgütertarifs hat der Verband im Interesse der Binnenhafenspedition eifrig mitgearbeitet. In dieser Richtung muß jedoch die Forderung nach einer Senkung der Nahfrachten, die durch die letzte Tarifreform nur in ganz ungenügendem Ausmaß erfolgt ist, mit Nachdruck weitervertreten werden. / In der für die Duisburg-Ruhrorter Häfen wichtigen Frage der Ueberlastungen von Waggons ist auf Veranlassung des Verbandes mit der Reichsbahndirektion eine Vereinbarung getroffen worden, die wenigstens in etwa den Interessen der Hafenspedition und des Umschlaggewerbes gerecht zu werden sucht. / Der Entwurf einer neuen Eisenbahnverkehrsordnung wurde einer kritischen Betrachtung unterzogen. Eine Reihe von Verbesserungen gegenüber dem jetzigen Zustand konnte festgestellt werden. Darüber hinaus wurden die vom Verband im Interesse der Hafenspedition gestellten weiteren Anträge gutgeheißen. / Mit einem Ausblick auf die noch der Erfüllung harrenden Wünsche und die kommenden Arbeiten des Verbandes zwecks Hebung des niederrheinischen Schiffahrtsspeditionsgewerbes schloß Dr. Gentzsch seinen Bericht, der von der Versammlung mit lebhaftem Beifall aufgenommen wurde. / Reedereidirektor Heinrich Etterich, Duisburg, hielt darauf einen Vortrag über die „Stellung des Reeders und Schiffahrtsspediteurs in der deutschen Wirtschaft". Nachdem er die Stellung der Binnenschiffahrt und der Binnenhafenspedition im deutschen Wirtschaftsleben unter Belegung mit anschaulichem Zahlenmaterial des näheren dargelegt hatte, behandelte der Redner in interessanten Ausführungen die wichtigen und vielseitigen Aufgaben, die das deutsche Wirtschaftsleben an den Binnenhafenspediteur stellt, der vielfach geradezu als ein Schrittmacher für Handel und Industrie bezeichnet werden müsse. Im Hinblick auf die besondere Bedeutung des Hafenspeditionsgewerbes für die Wirtschaft wurde auch die Notwendigkeit der Heranbildung eines tüchtigen Nachwuchses für das Gewerbe eingehend hervorgehoben. / Im Anschluß an die Vorträge fand eine Reihe von Formalien ihre Erledigung. Zu erwähnen ist im besonderen, daß der bisher amtierende weitere Vorstand von der Versammlung unter Zuwahl des Herrn Direktors Kiel einstimmig wiedergewählt wurde.

Rheinschiffahrtsverband Konstanz. Am 17. März 1928 trat in Friedrichshafen der neugebildete Verkehrsausschuß des Rheinschiffahrtsverbandes zu seiner ersten Sitzung zusammen. Als Vorsitzender wurde Herr Stadtrechtsrat Dr. Rösch, Konstanz, als stellv. Vorsitzender Herr Eisenbahndirektor Vogler, Konstanz-Weinfelden gewählt. Im übrigen wurde die vorgelegte Geschäftsordnung genehmigt und das Arbeitsprogramm des Ausschusses durchberaten. Dem Ausschuß gehören folgende Herren an:

Dr. Rösch, Konstanz, Stadtrechtsrat, 1. Vors.,
M. Vogler, Eisenbahndir., Konstanz, stellv. Vors.,
Dorner, Eisenbahndirektor, Mannheim,
Dr. Horster, Bürgermeister, Waldshut,
Jäger, G., Generaldirektor, Mannheim,
Karrer, B., Dr. Reg.-Rat, Feldkirch-Vorarlberg,
Meng, J., Kommerzienrat, Lindau,
Rettich, Dr., Bürgermeister und Landessyndikus a. D., Stuttgart,
Rhoneberg, J., Fabrikant, Vornbirn-Vorarlberg,
Ruile, W., Handelskammerpräsident, Ravensburg,
Scheibel, R., Bundesbahndirektor, Innsbruck,
Schneider, Dr., Syndikus, Mannheim.

Rhein—Ruhr-Hafenbetriebsverein e. V., Duisburg. Der Verein, der die Umschlagsbetriebe und sonstigen Anlieger der Duisburg-Ruhrorter Häfen zur Wahrung ihrer gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen umfaßt, hielt am 27. März d. Js. in Duisburg, „Haus Rhein" seine diesjährige Hauptversammlung unter dem Vorsitz von Georg Scharrer, Duisburg ab. / Nach Erledigung der üblichen Regularien fanden die Vorstandswahlen statt. Die bisherigen Vorstandsmitglieder wurden wiedergewählt. Anstelle des verstorbenen Direktors Droste wurde Zachrich vom Kohlenkontor Duisburg-Ruhrort in den Vorstand gewählt. Ferner wurde Direktor Unger von der Westfälischen Transport A.-G. in Duisburg-Ruhrort dem Vorstand neu zugewählt. Der Vorstand setzt sich nunmehr aus folgenden Herren zusammen: Georg Scharrer (Vorsitzender), Paul Engelhardt, Direktor Raudenbusch, Direktor Loose, Zachrich, Klepzig, Direktor Müßig, H. Faber, Direktor Unger. Den Geschäftsbericht erstattete Dr. Werner, Duisburg.

Hansakanalverein Ruhrgebiet e. V., Essen. Am 14. März 1928 fand eine Vorstandssitzung des Hansakanal-Vereins Ruhrgebiet (E. V.) statt, welche sich insbesondere mit der Frage des weiteren Vorgehens zwecks Förderung des Baues des Hansakanals

beschäftigte. Es wurde mitgeteilt, daß das in Verden von der Reichsregierung eingerichtete Vorarbeitenamt mit seinen Arbeiten Ende dieses Jahres, spätestens Ende März nächsten Jahres, fertig sein werde. Man werde bis dahin die finanzielle Seite im günstigen Sinne vorbereitet haben, was nach den vorliegenden Angeboten um so eher zu erwarten sei, als es sich bei dem Hansakanalprojekt als dem einzigen Kanalprojekt um ein mit Sicherheit gut rentables Unternehmen handele. Man war sich einig darüber, daß der Bau des Hansakanals sowohl von verkehrspolitischen als auch von allgemein wirtschaftlichen Gesichtspunkten aus eine unaufschiebbare Notwendigkeit sei, die sowohl im Interesse des Ruhrgebiets und der Seehäfen als auch im Interesse der deutschen Gesamtwirtschaft sobald als möglich der Verwirklichung zugeführt werden müsse.

Bremer Kanaltagung. Am 13. 3. 28 hielten der Bremer Kanalverein unter der Leitung von J. H. W. Busch, Bremen, ferner der Hansa-Kanalverein, Bremen, unter dem Vorsitz des stellv. Generaldirektors Glässel vom Norddeutschen Lloyd, sowie der Kanalverein für den Reg.-Bez. Stade unter der Leitung des Bürgermeisters Dr. Meyer, Stade, in den Technischen Staatslehranstalten in Bremen ihre Mitgliederversammlungen ab. Nach Abschluß der geschäftlichen Sitzungen fand eine gemeinsame öffentliche Tagung statt. Dabei erstattete zunächst Dr. Flügel, Bremen, einen kurzen Bericht über den „Stand des Hansakanal-Planes". Privatdozent Dr. Spethmann, Köln, hielt einen eingehenden, fesselnden und durch gute Lichtbilder illustrierten Vortrag über „Die neuen Kohlenfelder im Osten Englands und ihre kommende Bedeutung für Nordwestdeutschland". Die bekannten englischen Pläne im Wettbewerb gegen die Ruhrkohle haben darnach für die weitere Zukunft eine außerordentlich ernste Bedeutung. Auch Spethmann kam als Schlußfolgerung zur dringenden Befürwortung des baldigen Baues des Hansakanals. Mit einer Vorführung des Hansakanal-Films schloß die Tagung.

Saale-Kanalbauverein E. V., Halle a. S. In einer am 29. 3. 1928 stattgefundenen Vereinsversammlung führte der Geschäftsführer, Diplom-Ingenieur Grübler, aus, daß die durch die 24½ Millionen Mark Abstriche am Bauprogramm des Mittellandkanals verursachte Verlängerung der Bauzeit des Südflügels keine sachlichen Gründe habe. Der einzige Grund, den Ausbau der Wasserstraßen zu verhindern, sei die einseitigen Interessen der Reichsbahn. Der Referent schlug eine enge Fühlungnahme mit Preußen und den Weserinteressenten vor. In der Aussprache erklärte Assessor v. Trotha, daß die Landwirtschaft sich wenig vom Mittellandkanalbau verspreche. Zweckverbandsvorsteher Conely sprach u. a. über die Einstellung des Leunawerkes zur Kanalfrage.

Reeder-Verband der märkischen Personenschiffahrt, E. V., Berlin. In der am 21. 3. 28 stattgefundenen Mitgliederversammlung konnte mitgeteilt werden, daß der Reichsverkehrsminister in Verfolg einer Eingabe des Verbandes eine wohlwollende Berücksichtigung des Wunsches nach Vertretung der Personenschiffahrt im Märkischen Wasserstraßenbeirat bei der geplanten gesetzlichen Neuregelung der Zusammensetzung der Wasserstraßenbeiräte zugesagt hat. Einstimmig beschloß der Verband, von einer Beteiligung an der Berliner Wasserwacht solange Abstand zu nehmen, als den gewerblichen Schiffahrttreibenden der ihnen nach ihrer Bedeutung zustehende Einfluß vorenthalten werde. Der Verband beschloß, die Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen zu ersuchen, die Eigentümer von Sportfahrzeugen zur Anbringung der vorzuschreibenden besonderen Kennzeichen ihrer Fahrzeuge an der Außenseite des Fahrzeuges zu verpflichten und zwar in einer Höhe von mindestens 10 cm über dem Wasserspiegel und in Druckschrift. Die Versammlung beschäftigte sich weiter mit der Frage, wie in Zukunft von den Behörden bei einer vorübergehenden oder dauernden Entziehung von Landungsbrücken zu verfahren sei. In einer Eingabe an das Reichsverkehrsministerium soll gegen das jüngste Vorgehen der zuständigen Behörde Stellung genommen und um Beachtung folgender Grundsätze gebeten werden: Keine Neuregelung, ohne vorherige Verhandlung mit den maßgeblichen Organisationen der Personenschiffahrt. Die Neuregelung muß gleichmäßig und gerecht sein. Es ist zu vermeiden, das Anlegen an einer bestehenden bleibenden Landungsbrücke für andere Personenschiffahrtsunternehmer allgemein vorzuschreiben. Der Verband wird die Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen in einer Eingabe ersuchen, die Genehmigung zur Ausübung der Personenschiffahrt nur solchen Personen zu erteilen, die praktische Erfahrungen im Schiffahrtsgewerbe nachzuweisen vermögen. Es wird hierbei insbesondere darauf hingewiesen werden, daß eine solche Prüfung der Geeignetheit schon aus sicherheitspolizeilichen Gründen dringend erforderlich ist.

O. Vortisch.

Berliner Schiffahrtsverein e. V., Berlin. In der am 21. 3. 28 stattgefundenen Monatsversammlung gedachte der Vorsitzende, Herr Meyer, in ehrenden Worten des verstorbenen Mitgliedes Julius Hintze. Dem Verein traten neu bei die Herren Rhode (Fa. Bergmann & Westphal), Friedrich Schulze und Otto Gerhard aus Fürstenberg/O. Der Verein beschloß, in einer Eingabe an den Herrn Minister für Volkswohlfahrt die Vorschläge der Städtischen Wasserwerke zu Potsdam zu bekämpfen, die zur Errichtung einer Trinkwasser-Entnahmestelle in Potsdam nur unter der Bedingung bereit sein wolle, daß die Herstellungskosten von der gewerblichen Schiffahrt getragen werden. Bezüglich der langen Maßnahmen des Umbaues der Jannowitzbrücke beschloß der Verein, bei den zuständigen Stellen auf die durch diese Projekte der gewerblichen Schiffahrt drohenden Gefahren hinzuweisen. Hinsichtlich der Wasserwacht will der Verein solidarisch mit dem Motorbootbesitzer-Verein und dem Reeder-Verband vorgehen. Weitere Punkte der Beratung betrafen die angeblich geplante Zuschüttung der Südseite des Urban-Hafens zu Sportzwecken, ferner die Errichtung einer Trinkwasser-Entnahmestelle an der Waisenbrücke.

Ch

†

Arthur Lindner †.

Am 26. 3. dieses Jahres starb in Potsdam der seit dem 1. 4. 1921 im Ruhestand lebende Wasserbaudirektor Arthur Lindner, der den meisten Lesern dieser Zeitschrift durch seine langjährige Wirksamkeit als technischer Leiter der Märkischen Wasserstraßen bekannt ist. Mit ihm ist wieder einer unserer alterfahrenen Wasserbauingenieure dahingegangen, denen es vergönnt war, am Ausbau unseres preußisch-deutschen Wasserstraßennetzes maßgebend und erfolgreich mitarbeiten zu dürfen. Seine persönliche Neigung hatte Lindner zunächst auf das Kampfgebiet mit der See geführt; den Hafenbauämtern Kolberg und Swinemünde war seine erste Tätigkeit als Regierungsbaumeister von 1883 ab gewidmet, bis er 1892 nach Münster zur neugegründeten Verwaltung für den Ausbau des Dortmund—Ems-Kanals berufen wurde. Nach vierjähriger Tätigkeit im Binnenlande berief ihn das Vertrauen seines Ministers 1896 als Leiter des Hafenbauamtes nach Swinemünde, und von da bereits Ende 1899 zu einem Referentenposten bei der Regierung in Schleswig. Doch die vierjährige Tätigkeit am Dortmund—Ems-Kanal hatte Lindners Interesse stark auf die Binnenschiffahrt gelenkt, und so folgte er ohne Zögern am 1. 4. 1903 dem Rufe seiner vorgesetzten Dienstbehörde an die neugegründete Wasserstraßendirektion der Märkischen Wasserstraßen, wo er zunächst als Referent tätig war, um am 1. 4. 1906 beim Ausscheiden Teuberts dessen Nachfolger zu werden. Lindner erfüllte die an den Inhaber dieses arbeitsreichen und verantwortungsvollen Postens zu stellenden Anforderungen in glücklichem Maße. Mit seinen vorbildlichen Beamteneigenschaften, die von strengstem Pflichtgefühl und peinlicher Gewissenhaftigkeit getragen wurden, verband er reiches technisches Wissen und eine umfassende Erfahrung der Praxis, die in Swinemünde namentlich auf dem Gebiete des Verkehrs und am Dortmund—Ems-Kanal in der Technik und der Binnenschiffahrt geschult und erprobt war. So war es eigentlich selbstverständlich, daß er die Förderung, Ergänzung und den Ausbau der Märkischen Wasserstraßen mit ebensoviel Zähigkeit und Tatkraft wie mit Geschick und Klugheit zu vertreten und vorwärts zu bringen wußte. Dabei widmete er sich den kleinen, vornehmlich die Unterhaltung und zweckmäßige Gestaltung der vorhandenen Wasserstraßen beeinflussenden Aufgaben mit derselben Fürsorge und Hingabe wie den großen die Aufmerksamkeit der Oeffentlichkeit fesselnden wasserwirtschaftlichen Ausbauplänen, weil er als alterfahrener Mann der Praxis die Bedeutung gerade dieses Zweiges des Wasserbaudienstes, die in der Erziehung des Personals zu sorgfältiger Kleinarbeit liegt, für die Staatsfinanzen sowie für eine gedeihliche Entwickelung und einen gesicherten Betrieb des Wasserverkehrs von Anfang an klar erkannt hatte. Unter den großen während seiner Amtszeit durchgeführten Ausbauarbeiten seien hier besonders hervorgehoben der Ausbau des Oder—Spree-Kanals auf 31 m Spiegelbreite bei 3 m Wassertiefe unter gleichzeitiger Verdoppelung der sämtlichen Schleusenanlagen, der Ausbau der oberen Spree und der unteren Havel auf Grund des Gesetzes vom 4. 8. 1904 und die Herstellung des Teltowkanales und des Hohenzollernkanales, von denen die letzten beiden allerdings durch besondere Baubehörden im Zusammenwirken mit der Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen ausgeführt wurden. Welchen Einfluß diese Erweiterungen und Verbesserungen des märkischen Wasserstraßenetzes auf den Wasserverkehr der Mark ausgeübt haben, zeigt am besten der Vergleich der Verkehrsleistungen der Jahre 1904 und der letzten Normaljahre vor dem Kriege. Von 9,3 Millionen t 1904 hat er sich bis 1913 auf 13,2 Millionen t, also um über 40 v. H. erhöht. Daß es ihm nicht vergönnt war, diese vielsprechende durch den unglücklichen Ausgang des Krieges stark zurückgeworfene Entwicklung, die die Währungsverschlechterung später immer weiter herabdrückte, wieder aufzunehmen und weiterzuführen, und die während seiner Amtsführung ausgearbeiteten Pläne für Wasseraufspeicherungsanlagen im oberen Spreegebiet zu verwirklichen, war vielleicht die herbste Enttäuschung, die das Schicksal Lindner bereitet hat. Sie hat die persönliche Genugtuung und die öffentliche Anerkennung dafür, daß der von ihm geleitete Ausbau der Märkischen Wasserstraßen sich technisch, wasser- und verkehrswirtschaftlich nach jeder Richtung hin bewährt hat, im Laufe seiner Ruhestandszeit wohl mildern, aber nie ganz ausgleichen können.

Der Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt hat allen Anlaß, dem Verewigten für die treue Mitarbeit und die tatkräftige Unterstützung, die er den Aufgaben der Schiffahrt allezeit amtlich und persönlich hat angedeihen lassen, aufrichtig zu danken und wird ihm daher über das Grab hinaus stets ein ehrendes Gedenken widmen. O—n.

*

Nach einem Schlaganfall verstarb am 7. 4. 1928 der Bürgermeister a. D. Dr. Neumann, Lübeck, im Alter von 62 Jahren. Dr. Neumann gehörte dem Senat 22 Jahre an; er wurde Nachfolger des Bürgermeisters Dr. Fehling und blieb Bürgermeister bis kurz vor der 700Jahrfeier Lübecks, die er noch in großzügigster Weise vorbereitet hatte. Der Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt e. V. verliert in dem Verstorbenen ein eifriges Mitglied.

*

Am 20. März 1928 verschied in Berlin-Charlottenburg nach kurzem Krankenlager Herr Ernst Rother. Der Verstorbene war seit 1925 Mitglied des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt.

*

Am 4. März 1928 starb im 60. Lebensjahre Herr Ministerialrat Geh. Oberregierungsrat Dr. jur. Walter Gerlach. Er ist aus seiner Tätigkeit im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, wo er zuletzt die Wasserbausachen des Westens bearbeitete, bekannt, später war er im Landwirtschaftsministerium tätig.

BUCHBESPRECHUNGEN

Der Verkehrswasserbau. Von O. Franzius, Berlin, 1927, Verlag Julius Springer, 839 S. mit 1022 Abb. Preis RM. 78,—.

Für den Begriff „Verkehrswasserbau" sind die Grenzen noch über das Gebiet der Wasserstraßen mit ihren Kunstbauten und Hafenanlagen hinaus zu erstrecken, da auch z. B. die Wasserkraftanlagen die Energie für Betriebsmittel liefern und dadurch ebenfalls dem Wasserverkehr dienen. Die Erfassung des vorgenannten Begriffes setzt ferner eine gewisse Kenntnis der Wasserzufuhr, der Abflußvorgänge und der mechanischen Eigenschaften des Wassers voraus. / Nach diesen Gesichtspunkten hat Professor O. Franzius das Buch gegliedert. Eine kurz gehaltene Uebericht über das Wesen und die Geschichte des Wasserverkehrs bildet die Einleitung, die viel Interessantes übermittelt. Im zweiten Teile folgen Betrachtungen über das Vorkommen des Wassers in der Natur und über Gewässerkunde, die trotz aller Kürze doch sehr anschaulich behandelt worden sind. / Bei der Erörterung der Geschwindigkeitsformeln für den Abfluß in Flüssen (S. 84) besteht die Auffassung, daß alle Versuche, die Aufgabe mit vereinfachten Mitteln zu lösen, bisher fehlgeschlagen seien. Daß diese Lösung erreichbar ist, wurde aber schon vor fünf Jahren gezeigt (vgl. Zentralblatt der Bauverwaltung 1923 Nr. 103/104, S. 613 und 1927 Nr. 25 S. 308): Da sich die Rauhigkeitswirkung des Flußbettes unmittelbar in der Größe des Oberflächengefälles J geltend macht, konnte in den vorgenannten Aufsätzen eine Beziehung v—Rrf (J) gewonnen werden, die sich in einem Dreiskalen-Nomogramm (vgl. den vorgenannten Literatur-Nachweis sowie S. 798) noch bequemer auswerten läßt als mit dem auf S. 85 angegebenen, ohne dabei etwa weniger brauchbare Angaben als dieses zu liefern. / Für die beiden Staurohre (Abb. 105 und 106) wäre vielleicht noch die Mitteilung der Eichungsergebnisse (vgl. Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure 1923 Nr. 25) erwünscht gewesen, damit sie richtig bewertet werden können. / Der dritte Teil behandelt einige Gebiete des Flußbaues, da durch die erstrebte Verbesserung der Vorflut-Verhältnisse im Flusse gleichzeitig auch für die Schiffahrt bessere Fahrwasser-Bedingungen geschaffen werden. Den Erörterungen auf S. 136 zu dem Teubert'schen Parabel-Querschnitt (Abb. 140) ist hinzuzufügen, daß die erwähnten Widersprüche sich auch schon aus der von Teubert gemachten Voraussetzung eines Parabel-Querschnittes ergeben, der in Flüssen nicht (auch nicht angenähert) vorhanden ist: Aus der Tangenten-Neigung einer Parabel würde sich ergeben, daß die Flußufer im Verhältnis T : b/2 = 4 T : b geböscht sein müßten (z. B. bei F = 2,5 m und b = 120 m etwa 1 : 12); ein derartiger „Stand" ist an Flüssen nie vorhanden, sofern es sich nicht um seeartige Erweiterungen des Flußschlauches handelt. / Der vierte Teil umfaßt die Strommündungen mit ihren interessanten Strömungs-Erscheinungen, die sich durch die Tidewirkungen oder durch den Abfluß eines Hochwassers ergeben. Diese Vorgänge werden an zahlreichen Beispielen (Mündung des Mississippi, der Donau, der Weichselmündungen bei Neufähr und bei Schiewenhorst) an Hand von Kartenausschnitten und Skizzen über die zeitlichen Umgestaltungen erklärt. Als Beispiele einer Strommündung im Tidegebiete und der dort vorgenommenen Korrektionen werden die Mündungen des Clyde-Flusses, der Seine und besonders eingehend die der Weser und Außenweser mit vielen zeichnerischen Darstellungen aufgeführt. Im Anschluß hieran wird im fünften Teile die Einwirkung des Meeres auf die Küsten, der Seeuferbau sowie der Deichbau (See- und Fluß-Deiche) erörtert und durch zahlreiche Skizzen belebt; auch der Bau des Wieringer Abschlußdammes am Zuider-See wird besprochen. Die Deichverteidigung, die Ursachen und Erscheinungen eines Deichbruches, ferner die Vorflutanlagen in Deichen (Siele; Heber) sind gleichfalls hier aufgenommen worden. / Der sechste Teil bringt eine Uebersicht über die Entwicklung der Wehre mit schematischen Skizzen und Lichtbildern; Fischpässe und Fischwege bilden den Beschluß dieses Teiles. / Bei den Talsperren (im siebenten Teile) wird unter anderem der Ottmachauer Staudamm besprochen; für die Massiv-Mauern werden einige Rechnungsunterlagen geboten und einige ausgeführte Anlagen (nebst Entlastungs- und Entnahme-Vorrichtungen) als Beispiele aufgeführt. / Im achten Teile erfolgt eine kurzgefaßte Betrachtung der Wasserkraftanlagen und zwar einschließlich der wirtschaftlichen wie der hydrologischen Untersuchungen. Einige Beispiele von ausgeführten Hochdruck- oder Niederdruck-Anlagen vermitteln einen Einblick in dieses wichtige Gebiet. / Einen großen Raum nehmen naturgemäß in diesem Buche die Darstellungen der Schiffsschleusen im neunten Teile ein. Nach einer geschichtlichen Einleitung wird die Entwicklung der Kammerschleuse und der Schiffshebewerke von den ersten Anfängen an bis zu den heute großzügig und fast monumental ausgebildeten Großbauten gezeigt. Bei aller Sorgsamkeit in der Darstellung sind hier aber doch leider einige recht fühlbare Lücken geblieben, da die Ergebnisse der neueren Schleusentheorie mit ihren konstruktiven und wirtschaftlich wie betriebstechnisch bemerkenswerten Erfolgen unberücksichtigt geblieben sind. So erklärt es sich denn auch, daß einige Mitteilungen im Widerspruch mit den Forschungsergebnissen stehen, die wir der Versuchsanstalt für Wasserbau und Schiffbau in Berlin verdanken: Wir wissen jetzt, daß die periodisch schwindenden Bewegungen eines geschleusten Schiffes durch die in der Schleusenkammer voreilenden und zurückgeworfenen Schwallwellen bedingt werden, daß die Sogwirkungen des strömenden Wassers die Stoßwirkungen auf das geschleuste Schiff übertreffen können, und wir kennen die Maßnahmen zur wirksamen Verminderung dieser Erscheinungen, nämlich anfänglich sehr langsame aber stetige Wassermengen-Zunahme etwa durch ein Ueberfall-Sektor oder durch Schutzöffnungen mit anfänglichem Dreieckdurchfluß, Zackenschütz (vgl. Abb. 645, dessen Bedeutung in dem Buche übrigens völlig verkannt wird.) Der Behauptung auf S. 410 „. . . idealste Lösung, . . . wenn man . . . Stichkanäle quer in die Sohle hineinführt und . . . nun Stichkanäle senkrecht nach oben steigen läßt . . ." kann nicht zugestimmt werden, da diese Maßnahme durchaus nicht die besten Verhältnisse schafft und außerdem an der Panama-Schleuse Gatun nicht den Erwartungen entsprochen hat. Die Schiffahrttreibenden haben ein besonderes Interesse daran, daß ihnen alle diese Fragen klar erörtert werden; es sei hierzu auf die anschauliche Darstellung dieser wichtigen Forschungsergebnisse und der aus ihnen gewonnenen Schleusungs-Einrichtungen verwiesen, die Geheimrat Prof. Dr. Gustav Engels im Ergänzungsheft seines Handbuches für Wasserbau (III. Auflage, Bd. 3, S. 53 und 54) bringt. Der zehnte Teil bringt Betrachtungen und Ausführungen über künstliche Wasserstraßen einschließlich der bisher bekannten Ergebnisse des Schiffswiderstandes inbesondere bei der Fahrt auf Kanälen. Auf Seite 538 wird die schwebende Streitfrage „Muldenprofil" oder „Trapezprofil" angeschnitten; es kann hierzu auf das Heft 107 der Mitteilungen über Forschungsarbeiten des Vereins deutscher Ingenieure, Berlin, 1911, wo die sorgfältigen und umfangreichen Kanal-Versuche der Berliner Versuchsanstalt mitgeteilt sind, Bezug genommen werden, insbesondere auf die mit einem Trapezprofil gewonnenen Ergebnisse (vgl. dortselbst Figur 39 bis 41). Diese ergaben einwandfrei, daß bei Schraubenantrieb sich die Sohlen-Mitte im Trapez vertieft, während die Ecken an den beiderseits ansetzenden Kanalböschungen sich aufhöhen, sodaß sich im Betriebe das Profil von selbst muldenartig umgestaltet. Im übrigen bringt dieser zehnte Teil viel Wertvolles; die Zusammenstellung der verschiedenen Kanalpläne in Nord- und Süddeutschland verdient ein besonderes Interesse. Den Beschluß bildet der Hafenbau als elfter Teil, der eine schnelle Unterrichtung über die hauptsächlichsten Fragen für die Anlage und Einrichtung der Häfen, der Fahrstraßen und der Molen ermöglicht. Die Berechnungen der Kaimauern und Bollwerke bringen manche beachtenswerte Anregung. Nach einer Besprechung der Dockanlagen und der Helinge werden zahlreiche Hafenanlagen des In- und Auslandes einschließlich der Binnenhäfen durch Uebersichtspläne zur Darstellung gebracht. / Besondere Anerkennung verdient noch die Beigabe eines sehr umfangreichen Literatur-Verzeichnisses, das allein 24 Buchseiten umfaßt; es ist ein Beweis für den großen Fleiß, dem das Buch seine Abfassung verdankt. Ebenso ist die gute Ausstattung des Buches und die sorgfältige Ausführung der beigegebenen Abbildungen hervorzuheben.

Danzig im März 1928. Prof. Dr. Ing. R. Winkel.

Verkehrstaschenatlas von Deutschland. Von C. Opitz, 57 Karten m. Ortsverzeichnis. Verlag J. J. Arnd, Leipzig C 1, Preis Mk. 6,50.

Zunächst 57 schöne, 7 farbige Landkarten im Taschen-Format. Sie umfassen das Deutsche Reich mit allen Grenzgebieten, Oesterreich und die Tschecho-Slowakei. In dem 320 Seiten starken Ortsverzeichnis sind nicht weniger als 57 000 Ortsnamen enthalten; dadurch ist jeder Ort auf den Karten sofort aufzufinden. Trotz der Fülle des Gebotenen sind die Karten klar und leicht lesbar; ihre Angaben sind zuverlässig. Jedem, der die Eisenbahn benutzt, insbesondere aber Kaufleuten, wird der Taschen-Atlas gute Dienste leisten, und für Versand, Disposition, Propaganda, Zusammenstellungen von Reiserouten und Vertreterbezirken ist das Werk wie geschaffen. Der Anschaffungspreis steht in keinem Verhältnis zu der Fülle des Gebotenen.

Vereinheitlichung der Grundsätze über den Schiffszusammenstoß in der Binnenschiffahrt mit besonderer Beziehung auf die Rheinschiffahrt. Von Dr. jur. Wilhelm Buchloh, Duisburg-Ruhrort. „Rhein"-Verlagsgesellschaft m. b. H., Duisburg. 1928. Preis geheftet RM. 2,—. (Heft 16 der Schriften des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen e. V.: „Zeitfragen der Binnenschiffahrt".)

Die vorliegende Arbeit verdankt ihre Entstehung einer Anregung des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen e. V., Duisburg, und soll den Gedanken von der Notwendigkeit der Vereinheitlichung des internationalen Binnenschiffahrtsrechtes zu ihrem Teil fördern helfen. Sie darf als wertvoller Beitrag und wünschenswerte Unterstützung für die Arbeiten der beim Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt eingerichteten Studienkommission für Binnenschiffahrtsrecht angesehen werden, die sich insbesondere auch mit der Frage der Vereinheitlichung der verschiedenen Rechte auf den internationalen Strömen befaßt.

Völkerringen um die Donau. Bearbeitet von Hermann Schmidtke, Korvetten-Kapitän d. R. a. D. Verlag Alfred Marchwinski, Berlin S 42. Preis brosch. 5,75 RM., in Ganzleinen geb. 7,25 RM.

Das bereits Jahrhunderte währende Ringen der Donauvölker im Osten Europas steht unter dem Zeichen der Gewinnung

des Wasserweges der Donau, weil sie die einzige natürliche Verkehrsader im Osten darstellt und zwei Weltteile miteinander verbindet. Während des Weltkrieges hat dieser mit allen Hilfsmitteln neuzeitlicher Flußkriegsführung zu Wasser und zu Lande durchgefochtene Kampf zum erfolgreichen Einsatze schwimmender Offensiv-Streitkräfte geführt, die bereits an dem Entwicklungsgange des Seekriegswesens Anteil hatten — daneben aber auch die Notwendigkeit der Verwendung leichterer Fahrzeuge erwiesen, auf denen der Motor die Kampfprobe zu Wasser bestand. / Was hierbei im Rahmen der Heeresoperationen von den Einheiten der österreich-ungarischen Donauflottille seemännisch, artilleristisch und minentechnisch geleistet worden ist und welchen Wert späterhin die deutschen Motorboot-Formationen für Aufklärung, Sicherung und Kampf gewannen, das tritt in dieser Betrachtungsform zum ersten Male in der deutschen Literatur vor die Oeffentlichkeit. Zahlreiche Originalbilder und Skizzen beleben den Text — tabellarische Uebersichten über Konstruktionsdaten, Motortypen und Verwendung vervollständigen ihn.

Hamburger Ueberseeverkehrs-Handbuch 1928. Herausgegeben im Selbstverlag von Carl Sauer, Hamburg 37. Preis brosch. 8,— RM.
Das von ersten Fachleuten der Verkehrspraxis zusammengestellte Buch dürfte in seiner Reichhaltigkeit zum täglich gebrauchten Handbuch für all die Kreise werden, die am Verkehr über Hamburg interessiert sind.

Die führenden deutschen Schiffahrtsgesellschaften. Herausgegeben von E. L. Friedmann & Co., Berlin 1927.
Das bekannte Berliner Bankhaus überreicht in der vorliegenden Arbeit eine kurze Schilderung der Vor- und Nachkriegsentwicklung der führenden deutschen Reedereien Hapag, Lloyd, Hamburg-Süd und Hansa.

Elektrische Kommando-, Sicherheits-, Fernmelde- und wärmewirtschaftliche Anlagen für Schiffe, System Siemens & Halske. Gelap, Gesellschaft für elektrische Apparate m. b. H., Berlin-Marienfelde, 1928.
Die zusammenfassende Druckschrift gibt einen guten Ueberblick über das sonst kaum so zusammenhängend dargestellte Gebiet. Bemerkenswert ist, daß nur wirklich erprobte Einrichtungen aufgenommen sind. Im Text ist trotz aller Kürze über jedes Gerät das Wesentliche gesagt. Vorzügliche Illustrationen ergänzen die auch äußerlich gut ausgestattete Druckschrift, die von der „Gelap" kostenfrei abgegeben wird.

Die Oberschlesische Montanindustrie. Von Bruno Knochenhauer. (9. Bd. der von Kurt Wiedenfeld herausgegebenen Schriftenreihe: „Die Deutsche Wirtschaft und ihre Führer".) 1927. Flamberg Verlag, Gotha. Preis geb. 6,— RM.
Wie dem Menschen der Wert einer Sache oft erst dann zum Bewußtsein kommt, wenn sie ihm genommen ist, so ist es uns in Deutschland auch in Oberschlesien ergangen. Niemals ist soviel von Oberschlesien gesprochen worden, als seit dem Vertrage von Versailles. Dennoch begegnet man immer noch recht unklaren Vorstellungen darüber, was und wieviel wir eigentlich verloren haben. Das vorliegende Werk ist ohne Zweifel geeignet, zur Ausfüllung dieser Lücke beizutragen. In knapper Form gibt die Arbeit ein Bild über die Entwicklung der oberschlesischen Montanindustrie unter Betonung ihrer Eigenart und zeigt, was uns Oberschlesien war und wie sehr seine Lebensfähigkeit von der Zugehörigkeit zu Deutschland abhängt. Sie zeigt aber auch, wie sehr die oberschlesische Industrie ihre Entstehung der Kenntnis und der Tatkraft einzelner Persönlichkeiten verdankt.

Das bayerische Wassergesetz. Mit einem Anhang, enthaltend die Vollzugsvorschriften, den Text des Zwangsenteignungsgesetzes und sonstige in das Wasserrecht einschlägige Bestimmungen. Handausgabe mit Einleitung, Erläuterungen und Sachverzeichnis von Dr. h. c. Gustav von Brenner, weiland Regierungspräsident. In zweiter Auflage bearbeitet von Josef Fergg, Regierungsrat 1. Kl. am Bezirksamt München. C. H. Beck, München 1928. XV, 750 Seiten Oktav. Leinenband RM. 20,—.
Durch die großartige Entwicklung der Wasserausnutzung in Bayern in den letzten Jahren war eine Neuauflage der anerkannten und seit langem vergriffenen Handausgabe des bayerischen Wassergesetzes von Gustav von Brenner eine dringende Notwendigkeit geworden. Der Verlag fand in Regierungsrat 1. Kl. Josef Fergg, der durch mehrjährige, ausschließliche Befassung mit dem schwierigen Rechtsstoff des Wassergesetzes reiche Erfahrungen gesammelt hat, die geeignete Persönlichkeit, um eine brauchbare Neuauflage des geschätzten Werkes den beteiligten Kreisen bieten zu können. Bei der Bearbeitung hat der Herausgeber die bewährte äußere Anlage des Buches beibehalten, auch am Umfang und an der Handlichkeit nichts geändert. Für den andrängenden reichen neuen Stoff verstand er es, durch geschickte Maßnahmen Raum zu schaffen. Dabei hat er sich angelegen sein lassen, bei aller für eine Handausgabe gebotenen Kürze der Darstellung die Rechtsprechung, das Schrifttum und die Erfahrungen der Gesetzesanwendung ausgiebig zu berücksichtigen. In sehr dankenswerter Weise hat er auch auf die Verwendbarkeit für die weiteren Kreise von Benutzern Rücksicht genommen. Der neue „Brenner-Fergg" ist wieder eine wertvolle Bereicherung der Beck'schen Handausgaben bayerischer Gesetze und dürfte allen Bedürfnissen genügen. Die Neuauflage wird als wichtiger Wegweiser für alle am Wasserrecht interessierten Gemeinden und Privaten und ihre juristischen und technischen Berater sowie auch für die zum Vollzug berufenen Behörden und Sachverständigen dienen. Sie ist zur Zeit das einzige vollständig vorliegende Erläuterungswerk des wichtigen Gesetzes.

Deutscher Verband Technisch-Wissenschaftlicher Vereine E. V. Uebersicht nach dem Stande vom 1. Februar 1928. Geschäftsstelle: Berlin NW 7, Ingenieurhaus. Preis geheftet 0,50 RM.
Der Deutsche Verband Technisch-Wissenschaftlicher Vereine, dem auch der Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt e. V. angeschlossen ist, gibt in der vorliegenden Uebersicht einen kurzen Rückblick auf die Geschichte des Verbandes sowie eine Zusammenstellung der Organe, Mitglieder und Ausschüsse des Verbandes.

Verzeichnis amtlicher Kartenwerke des Deutschen Reiches. Mit einem Anhang: Karten von Oesterreich. Herausgegeben von Eisenschmidt's Buch- und Landkartenhandlung, Berlin NW 7. 48. Jahrgang, März 1928.
Das Verzeichnis, ein Wegweiser für jeden Karteninteressenten, enthält alle im Buchhandel befindlichen amtlichen deutschen und österreichischen Karten unter Aufführung ihrer verschiedenen Ausgaben und Preise.

Wichtige Neuerscheinungen.

(Besprechung erfolgt in der nächsten Nummer.)

Hauptfragen der Reichsbahnpolitik. Von Dr. Kurt Giese, Hamburg/Berlin. Verlag von Julius Springer, 1928. RM. 14,—; geb. RM. 15,50.

*

Für und wider die Donauföderation. I. Donau-Föderation von Johannes C. Barolin. II. Los vom Rhein von Dr. Kurt Schechner. Wilhelm Braumüller, Universitäts-Verlagsbuchhandlung, Wien und Leipzig 1926. Preis brosch. 3,60 RM.

1928 Nr. 9

1. Maiheft

Zeitschrift für Binnenschiffahrt

Herausgeber: Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt e. V. Berlin NW 40 Herwarthstr. 3a

Fernsprech-Anschluss: Amt Hansa Nr. 2744, Nr. 2745 und Nr. 2755 • Telegramm-Adresse: Binnenfahrt, Berlin

Vorstand: Generaldirektor Dr. h. c. Ott, Köln / Geh. Baurat Prof. Dr. ing. h. c. de Thierry, Berlin

Hauptgeschäftsführer: Syndikus E. Schreiber, Berlin NW 40, Herwarthstr. 3a

60. JAHRGANG DER MITTEILUNGEN DES ZENTRALVEREINS

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" erscheint zweimal monatl. u. ist Organ nachstehender Vereinigungen

Brandenburgischer Oder-Verein, Frankfurt a. O. / Bremer Kanal-Verein, Bremen / Deutsch-Oesterreich-Ungarisch-Schweizerischer Verband für Binnenschiffahrt / Elbe-Ostsee-Kanal A.-G. Wismar / Hamburger Verein für Flußschiffahrt / Hansa-Kanal-Verein, Bremen / Intern. Vereinigung z. Förderung des Rheines bis zum Bodensee / Kanalverein Berlin-Leipzig / Küstenkanal-Verein Oldenburg / Nordschweiz. Verband f. Schiffahrt Rhein-Bodensee / Pommerscher Binnenschiffahrtsverein / Schlesischer Oderverein / Südostpreuß. Kanalverein e. V. / Südwestdeutscher Kanalverein f. Rhein-Donau-Neckar / Verband für Kanalisierung der Mosel u. Saar / Verband zur Wahrung der märk. Schiffahrtsinteressen e. V. / Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr e. V. / Werra-Kanalverein zur Verbindung der Weser mit Main und Donau / Weser-Bund e. V.



Schriftleitung:

Berlin NW 40, Herwarthstraße Nr. 3a

Fernruf Hansa Nr. 2744-45-55, Tel.-Adr.: Binnenfahrt



Bezugspreis monatlich 2 Mark, nach dem Ausland monatlich 3 Mark. Einzelhefte kosten 1,25 M. **Anzeigen.** Die 4 gespalt. Millimeterzeile 20 Pfg. Bei Wiederholungen Rabatt laut Tarif. Etwaiger Erscheinungsausfall infolge höherer Gewalt oder Streiks berechtigt nicht zur Rückforderung des Bezugsgeldes.

Verlag:

Mammut-Verlag G. m. b. H.

Berlin S 14, Wallstr. 56, Fernruf F. 7 Jannowitz Nr. 4570



In kurzer Zeit hat der Tod reiche Ernte in den Reihen der deutschen Binnenschiffahrt gehalten und drei hervorragende Männer mitten aus dem Berufsleben heraus die letzte Fahrt antreten lassen.

Gänzlich unerwartet verschied am 27. April 1928 der 2. stellv. Vorsitzende des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V., Herr

Staatsrat Dr. Josef von Graßmann,
Vorsitzender des Vorstandes der Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft, München.

Staatsrat Dr. von Graßmann war eine der stärksten Triebkräfte für die Verwirklichung des Gedankens der Großschiffahrtsstraße Rhein-Main-Donau. Er hat als Leiter der Vorarbeiten die Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft zur Gründung geführt und stand dann ununterbrochen an der Spitze dieses Unternehmens. Mit unermüdlicher Tatkraft hat er über den Kreis seiner engeren Berufsarbeit hinaus seine umfassenden Kenntnisse und seine große Arbeitskraft im Vorstand des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt dem Gesamtinteresse der deutschen Verkehrswirtschaft zur Verfügung gestellt.

Ebenfalls plötzlich und völlig unerwartet verstarb am 20. April 1928 infolge eines Schlaganfalles Herr

Joh. Alb. Roeschlein,
Direktor der „Demerag" Donau-Main-Rhein-Schiffahrts A. G., Nürnberg.

In Roeschlein verliert die gesamte Rhein-Main-Donau- und Kanalschiffahrt einen tatkräftigen Förderer ihrer Ziele und Bestrebungen. An führender Stelle hat der Verstorbene die Interessen seines Stromgebietes in hervorragender Weise vertreten, als Vorsitzender des Main-Rheinschiffahrts-Unternehmer-Verbandes e. V. sowohl wie als Vertreter der Süddeutschen Binnenschiffahrt im Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt.

*

Nach schwerem Leiden, aber doch unerwartet, entschlief am 24. April 1928 im 45. Lebensjahre Herr

Georg Strack
in Firma W. Strack, Magdeburg.

Ein hervorragender Kaufmann, ein tüchtiger Reeder ist mit Strack der mitteldeutschen Binnenschiffahrt verloren gegangen. Durch das Vertrauen der Elbeschiffahrt in die maßgeblichen Gremien der deutschen Binnenschiffahrt berufen, hat sich Strack anerkannte Verdienste um die Förderung des gesamten Gewerbestandes der Binnenschiffahrt erworben. Mit dem Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt werden alle, die ihn kannten, dem Verstorbenen ein dankbares Andenken bewahren.



Josef von Graßmann

Dem verstorbenen Staatsrat Dr. v. Graßmann widmet in Vertretung des z. Zt. von Berlin abwesenden Reichsverkehrsministers Dr. Koch Staatssekretär Gutbrod folgenden Nachruf:

„Am 27. April starb in München der leitende Direktor der Rhein—Main—Donau A.-G. Staatsrat Dr. Josef Ritter von Graßmann.
Bayer von Geburt, Bayer in seinem Denken und Fühlen, hat der Verstorbene sein Leben dem öffentlichen Dienst in Bayern gewidmet, in dem Schaffen und Wirken für seine bayerische Heimat aber niemals vergessen, daß er Bayern nur dienen könne, wenn er seine Arbeit zugleich auf die größere Gemeinschaft des Deutschen Reiches einstelle, mit dem Bayern in unlösbarer Schicksalsgemeinschaft verkettet ist und mit welchem zugleich es nur groß werden kann.
Eisenbahner von Beruf hat er sich von jeder einseitigen Eisenbahnpolitik freigehalten und sich mit der ganzen Kraft seiner Persönlichkeit für den Gedanken eingesetzt, daß nicht Eisenbahnen allein, auch nicht Wasserstraßen allein gefördert werden dürften, sondern daß Eisenbahn und Binnenschiffahrt in gegenseitiger Ergänzung und enger Zusammenarbeit gemeinsam zum Dienst für die deutsche Volkswirtschaft herangezogen werden müßten.
Als bayerischer Politiker hat er schon früh die Mission erkannt, welche Bayern nach seiner geographischen Lage und seiner geschichtlichen Entwicklung im Verbande des Deutschen Reichs zugefallen ist: der Mittler zu sein zwischen den Deutschen im Reiche und den zahlreichen außerhalb der Reichsgrenzen lebenden Deutschen im Südosten Europas, den Güteraustausch zu pflegen zwischen den hochentwickelten Industriegebieten Nordwestdeutschlands und den sich westlich und nordwestlich vorlagernden Ländern und den aufstrebenden, mit reichen Bodenschätzen gesegneten Staaten des Balkans. Dem Anschluß des rechtsrheinischen Bayerns an die rheinische Großschiffahrt hat der Versorbene Jahre hindurch zähe Arbeit gewidmet. Dem Ausbau der Donau, durch welche Bayern mit dem in zahlreichen Staaten aufgeteilten und durch viele Grenzen zerklüfteten Balkan untrennbar verbunden ist, galt der zweite Teil seiner Lebensarbeit. In der Gründung des Main—Donau-Stromverbandes, welcher den Bau der Großschiffahrtsstraße vom Rhein zur Donau vorbereiten sollte, und in der Leitung der Rhein—Main—Donau Akt.-Ges., welche den Gedanken der Verbindung von Rhein und Donau zu verwirklichen berufen ist, durfte er die Krönung seines jahrzehntelangen Strebens sehen. Die Fertigstellung des Kachlets und die Kanalisierung des Main bis Würzburg war das Ziel, das er sich für sein Leben gesteckt hatte. Ein jäher Tod hat ihn mitten aus der Arbeit herausgerissen. Möge die Rhein—Main—Donau A.-G. das Andenken dieses hervorragenden Mannes dadurch ehren, daß sie das gewaltige Unternehmen, welches der deutschen und der gesamten europäischen Volkswirtschaft zu dienen berufen ist, im Geiste des Verstorbenen fortgeführt. Der Name des Staatsrats Dr. von Graßmann wird für immer mit dem Rhein—Main—Donaugedanken verbunden bleiben.“

Zur Voraussage des Temperaturcharakters des vergangenen Winters und März

Von Dr. Franz Baur, Berlin

Die Tatsache, daß es von der Deutschen Binnen-chiffahrt mit großer Befriedigung begrüßt wurde, laß die Meteorologie damit begonnen hat, sich ler Bearbeitung des Problems der langfristigen Witterungsvorhersage zu widmen, und die starke Anteilnahme, die den beiden ersten in dieser Zeitschrift veröffentlichten Vorhersagen[1]) entgegengebracht wurde, rechtfertigen es wohl, über das Eintreffen dieser Vorhersagen in der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" auf Grund der amtlichen Witterungsberichte einige Bemerkungen zu veröffentlichen.

1. Der Temperaturcharakter des Winters 1927/28. Der vergangene Winter war hinsichtlich der Temperatur — wie vorausgesagt — außerordentlich gegensatzreich. Strenger Kälte im Dezember bis kurz vor Weihnachten stand ein milder Januar und ein in der ersten Hälfte außerordentlich milder Februar gegenüber, während das letzte Februardrittel wieder ziemlich kalt war. Die mittlere Abweichung der Temperatur Deutschlands von der normalen (vom 50jährigen Mittelwert 1874—1923) betrug im Dezember —3,0° C., im Januar +2,6° C., im Februar +2,4° C. Im Durchschnitt war also der vergangene Winter um 0,7° C. zu warm. Die Vorhersage, daß der Winter „weder sehr streng noch sehr mild" sein werde, ist daher eingetroffen. Aber auch im Einzelnen traf die Vorhersage zu. Die vorausgesagten „Zeiten scharfen Frostes im November und Dezember" sind in diesen Monaten ebenso eingetreten wie die gleichfalls vorhergesagten „Perioden milder Witterung um Weihnachten und im Februar". Nachdem der 21. Dezember in der Mark noch um 11—12 Grad kälter als normal war (Temperatur-Minimum in Berlin-Innenstadt —15° C.) überfluteten in der Nacht vom 21. zum 22. Dezember ganz Deutschland warme ozeanische Luftmassen, welche die Temperatur rasch ansteigen ließen. In Erfurt stieg z. B. das Tagesmittel der Temperatur vom 21. zum 23. Dezember um volle 28 Grad, in Berlin erreichte die Temperatur am 24. Dezember 7,6° über Null, in Süd- und Westdeutschland am 23. sogar 11 bis 13° C. Sehr intensiv war auch die Wärmeperiode Anfang Februar, die vom 7. bis 11. Temperaturen brachte, die um 6° bis 8° über der normalen lagen. Die Wintertemperaturvorhersage ist demnach in allen Teilen vollkommen eingetroffen.

2. Die Eisverhältnisse der norddeutschen Ströme im Winter 1927/28. Die Gesamtzahl der Tage mit Eisbewegung und Eisstand im ganzen Winter überschritt den langjährigen Mittelwert dieser Anzahl nur unbedeutend, so daß in dieser Beziehung der Vorhersage entsprechend „keine außerordentlichen Abweichungen" zu verzeichnen waren. Infolge der strengen Kälte im Dezember war aber die Vereisung der norddeutschen Flüsse im Dezember und zum Teil auch noch im Januar natürlich eine recht beträchtliche. Die Zahl der Tage mit Eisstand und Eisbewegung der einzelnen Ströme in den einzelnen Monaten blieb im allgemeinen innerhalb der in der Vorhersage angegebenen Mindest- und Höchstwerte, nur die Oder wies bei Kurzebrack im Dezember und Januar mehr Tage mit Eisstand, Oder und Weser im Februar weniger Tage mit Eisbewegung auf, als erwartet worden war. Die Eingriffe des Menschen haben in den letzten Jahrzehnten Wasserstand und Eisverhältnisse unserer Flüsse und Ströme so erheblich verändert, daß eigentlich kaum noch die Möglichkeit besteht, „Normalwerte" festzulegen. Dadurch wird die Ausarbeitung von Vorhersagen des Wasserstandes und der Eisverhältnisse methodologisch außerordentlich erschwert. Es wird daher auch den Bedürfnissen der Binnenschiffahrt besser gedient werden, wenn wenigstens zunächst langfristige Vorhersagen lediglich hinsichtlich Temperatur und Niederschlag ausgearbeitet werden, aus denen der Praktiker für sein Gebiet vielleicht bessere Schlüsse hinsichtlich Vereisung und Wasserstand ziehen kann, als es dem Meteorologen auf Grund der durchaus unhomogenen Beobachtungsreihen der Wasserstands- und Eisverhältnisse möglich ist.

3. Der Temperaturcharakter des März 1928. Für den März lautete die Vorhersage, daß der Monat im Durchschnitt in Deutschland mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit nicht sehr kalt sein werde und das mit 84% Wahrscheinlichkeit „seine Mitteltemperatur über dem langjährigen Durchschnittswert" liegen werde. Auch diese Vorhersage ist eingetroffen. Das Monatsmittel der Temperatur lag im Durchschnitt von ganz Deutschland um 0,4° C. über dem normalen. In Berlin lag das Tagesmittel der Temperatur an 17 Tagen (vom 2.—8. und vom 22.—31.) über dem normalen, an 14 Tagen darunter, die mittlere Abweichung vom langjährigen Mittelwert

[1]) Vgl. „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" 12/1927, 5/1928.

betrug +0,2° C. Im Rheinland, wo die Kälteperiode bereits am 17. endete, betrug die mittlere Temperaturabweichung +0,6° bis +1,0° C., in Westfalen +0,4° bis +0,6° C., in Schwerin +0,5 Grad, in Stuttgart +0,8 Grad, in Nürnberg +0,8 Grad, in Niederbayern +1,1 Grad, in München + 0,7 Grad C. In einigen Gegenden Deutschlands freilich lag das Monatsmittel der Temperatur unter dem normalen: in der Nordwestecke (Westerland, Hamburg) um 0,1 Grad, in Mitteldeutschland (Erfurt, Plauen) und Schlesien (Ratibor, Rosenberg, Breslau) um 0,1 bis 0,4 Grad, in Dresden um 0,7 Grad, in Stettin um 0,3 Grad C. Für diese Gegenden war der März im Durchschnitt also etwas zu kalt. Jedoch auch an solchen Orten, an denen die Temperatur nur wenig über der normalen lag, machte der vergangene März vielfach den Eindruck eines zu kalten Monates. Es muß zugegeben werden, daß es fehlerhaft war, bei dem Versuch, die rein zahlenmäßige Vorhersage durch Worte zu erläutern und dem Verständnis des Nichtfachmannes näher zu bringen, davon zu sprechen, daß der Monat im allgemeinen den „Eindruck" eines warmen Monates machen werde. Dieser Fehler war indes kein meteorologisch-physikalisch-mathematischer, — denn, wie schon erwähnt, lag ja tatsächlich die Durchschnittstemperatur Deutschlands über der normalen — sondern ein psychologischer. Die Vorhersage betraf nur die Temperatur der Luft, der „Eindruck" wird jedoch durch unser Temperaturempfinden bestimmt, und für dieses ist keineswegs die Lufttemperatur allein maßgebend, sondern in sehr hohem Maße auch die Windstärke und in geringerem Umfange die Luftfeuchtigkeit. Hätte in der Zeit vom 9. bis 21. März nicht der starke, trockene Ostwind geweht, sondern wäre es windstill gewesen, so wären die gleichen niederen Temperaturen nicht oder wenigstens nicht so sehr als kalt empfunden worden, zumal die Kälte jener Tage hauptsächlich durch die starke Ausstrahlung bei Nacht bedingt war, während auch in dieser Zeit am Tage vielfach übernormale Temperaturen beobachtet wurden, die aber infolge des trockenen Windes eben nicht als solche „empfunden" wurden. Daß nicht der ganze März zu warm sein werde, sondern daß mit einer Kälteperiode zu rechnen ist, war übrigens in der Vorhersage ausdrücklich gesagt worden. Die Kälteperiode trat allerdings in der Hauptsache nicht — wie vermutet — im ersten, sondern im zweiten Monatsdrittel auf, doch lag ihr Höhepunkt ganz am Anfang der zweiten Dekade.

Selbst wenn aber die Märzvorhersage tatsächlich — wie es bei subjektiver, nur nach dem eigenen Empfinden urteilender Betrachtungsweise den Anschein haben kann — nicht eingetroffen wäre, könnte daraus allein noch kein Werturteil über die ihr zugrundeliegende Methode gefällt werden. Schon aus den Worten „mit 84% Wahrscheinlichkeit" folgt ja, daß das Eintreffen der Vorhersage durchaus nicht als „absolut sicher" angesehen werden konnte. Es ist ebenso fehlerhaft, aus dem Nichteintreffen einer Wetter- oder Witterungsvorhersage auf eine unrichtige Grundlage zu schließen, wie es falsch ist, in dem Eintreffen einer einzelnen Vorhersage eine besondere Leistung zu erblicken. Erst aus einer größeren Zahl von Vorhersagen kann ein Schluß gezogen werden. Da meine Vorhersagen — im Gegensatz zu den amtlichen täglichen Vorhersagen — hauptsächlich auf mathematisch-statistischen Berechnungen beruhen, läßt sich auch meistens der Wahrscheinlichkeitsgrad ihres Eintreffens angeben. Die Grundlagen sind infolgedessen dann richtig, wenn der Prozentsatz der eintreffenden Vorhersagen dem Wahrscheinlichkeitsgrad der gegebenen Vorhersagen entspricht. Die von mir seit dem 1. Januar 1925 veröffentlichten 19 langfristigen Vorhersagen (17 für Deutschland, mit Ausnahme der letzten Märzvorhersage durchweg in den „Mitteilungen der Deutschen Landwirtschafts-Gesellschaft" veröffentlicht, 2 für Ungarn) enthielten im ganzen 7 Teilvorhersagen mit einer Eintreffwahrscheinlichkeit von 70—80%, 17 mit 81—90% und 14 Teilvorhersagen mit 91—99% Eintreffwahrscheinlichkeit. Von den erstgenannten 7 Vorhersagen sind 4 (= 57%) von den 17 Vorhersagen mit 81—90% Wahrscheinlichkeit 14 (= 82%), von den letztgenannten 14 Vorhersagen 13 (= 93%) eingetroffen. Von den wenigen Vorhersagen, deren Eintreffwahrscheinlichkeit kleiner als 81% war, abgesehen, steht also das Verhältnis der eingetroffenen Vorhersagen zur Anzahl derselben in guter Uebereinstimmung mit den jeweils angegebenen Eintreffwahrscheinlichkeiten.

Die Fahrt durch den polnischen Korridor auf der Binnenwasserstraße

Von Oberregierungsbaurat Ziegler, Königsberg.

Nach dem sogenannten Pariser Abkommen zwischen Deutschland, Polen und Danzig vom 21. April 1921 ist für den Durchgangsverkehr von Ostpreußen nach dem übrigen Reich und umgekehrt auch der Wasserweg auf den Binnenwasserstraßen freigegeben. Trotzdem über teure Eisenbahnfrachten für aus dem Reich bezogene oder dahin verfrachtete Waren in Ostpreußen geklagt wird, ist tatsächlich der Binnenwasserweg nur in ganz vereinzelten Fällen benutzt worden. Außer der Unsicherheit, die den Schiffer von einer Fahrt durch Polen infolge der fremden Sprache und der Unterstellung unter eine fremde Staatshoheit abschreckte, mag zu der Unterlassung solcher Fahrten auch die Annahme beigetragen haben, daß der Unterhaltungszustand der zwischen Ostpreußen und dem Reich zu durchfahrenden Wasserstraßen mangelhaft wäre. Die Anregung der Industrie- und Handelskammer Elbing, Zweigstelle Marienwerder, eine Probefahrt durch den polnischen Korridor auf dem Binnenwasserwege zu veranstalten, wurde daher seitens der Reichswasserstraßenverwaltung eifrig gefördert. Die Fahrt kam Ende Oktober 1927 zustande, und zwar zu einer für die Beobachtung der Zustände auf der Weichsel sehr günstigen Zeit, da dieser Strom damals einen niedrigen Wasserstand bis etwa 1 m unter M.W. hatte.

Wenn man von Ostpreußen auf dem Binnenwasserwege ins übrige Deutschland gelangen will, so steht dazu die Weichsel stromauf bis Brahemünde, oberhalb Fordon zur Verfügung, dann ist die Brahe bis Bromberg und weiter der Bromberger Kanal zwischen Brahe und Netze und schließlich die Netze selbst zu benutzen, die bei Usch die deutsche Grenze wieder erreicht. Einen anderen Binnenwasserweg gibt es zwischen Ostpreußen und dem übrigen Reich nicht. Als Zugang zur Weichsel stehen von Ostpreußen aus zwei Wege offen:

1. die Nogat, die vom Frischen Haff aus oder vom Elbingfluß durch den Kraffohlkanal erreicht werden kann und bei Montauerspitze zur Weichsel führt, oder
2. die Elbinger und Königsberger Weichsel, die aus dem Frischen Haff kommend, sich bei Fischerbabke vereinigen und bei Danzigerhaupt den Zugang zur Weichsel haben.

Erwähnt sei auch der Zugang zur Weichsel bei Kurzebrack. Durch das Frische Haff stehen auch alle übrigen ostpreußischen Wasserstraßen mit diesen Weichselzugängen in Verbindung bis auf die masurischen Seen.

Die ausgeführte Probefahrt durch den Korridor hat hinsichtlich des Zustandes der Wasserstraßen folgendes Ergebnis gehabt:

Die Weichsel war trotz des niedrigen, etwa 1 m unter Mittelwasser (+ 0,48 a. P. bei Montauerspitze) gelegenen Wasserstandes mit dem 1,20 m tiefgehenden Dampfer, mit dem die Probefahrt ausgeführt wurde, befahrbar. Er berührte nur an wenigen Stellen oberhalb Graudenz leicht den Grund. Bei der Befahrung der Weichsel muß der Schiffer sich genau nach den Uferbaken, die die Fahrrinne angeben, richten. Diese pendelt ständig von einem Ufer zum anderen zwischen den Weichselsänden hindurch. Die Uferbaken waren, soweit auf der Fahrt festgestellt werden konnte, ordnungsmäßig und sorgfältig ausgesteckt. Die Weichselsände tauchen bei niedrigen Wasserständen an einigen Stellen aus dem Wasser auf. Sie gehören zu den Stromeigenschaften der Weichsel und bilden an sich kein Zeichen eines schlechten Fahrwasserzustandes auf ihr. Sie haben auch zu Zeiten der deutschen Stromverwaltung bestanden. Nur bei hohen Wasserständen kann man ohne Rücksicht auf sie die Weichsel in allgemeiner Stromrichtung befahren. Bemerkt wird noch, daß die polnische Stromstationierung nicht mit der im „Führer auf den deutschen Wasserstraßen" für die Weichsel angegebenen übereinstimmt, sondern erheblich höhere Kilometerzahlen aufweist, da Polen die Weichsel etwa von Krakau aus stationiert hat. An einigen Stellen waren auch noch die deutschen Stationstafeln vorhanden. Wegen der anderen Stationierung ist der „Führer auf den deutschen Wasserstraßen" für die Unterrichtung während der Fahrt nur beschränkt zu gebrauchen, auch sonst ist er für dieses Gebiet veraltet.

Die Buhnen und Uferdeckwerke an der Weichsel sind zum großen Teil in ausbesserungsbedürftigem Zustande. Man sieht ihnen an, daß die Unterhaltung fast gänzlich gefehlt hat. Wenn sie trotzdem vorläufig noch größtenteils ihre Wirkung auf die Flußunterhaltung ausüben, so liegt das in der Hauptsache wohl an der gediegenen deutschen Arbeit bei ihrer Herstellung. Der Verkehr auf der Weichsel war ein ziemlich reger. Die Kähne hatten etwa 1,20 m Tiefgang und waren, abgesehen von wenigen einzeln stromabwärts treibenden, in der Regel zu 5 Stück nebeneinander gekoppelt und wurden so gemeinsam von einem Schlepper stromab geschleppt. Die Fahrt stromauf ist wegen der starken Strömung nur mittels Schlepper möglich. Ueber die Wasserstände auf der Weichsel und auch einigermaßen über die vorhandene Fahrtiefe ist das staatliche Wasserbauamt in Marienburg, Gerberstraße, laufend unterrichtet und zu Auskünften in dieser Hinsicht bereit, so daß der Schiffer gut tut, vor Antritt einer Korridorfahrt dort Erkundigungen einzuholen. Es wird seitens der Ver-

waltung dahingewirkt, daß die Zuverlässigkeit und Vollständigkeit der Fahrwasserangaben noch erhöht und auch auf andere Teile dieser Wasserverbindung ausgedehnt wird.

Die Einfahrt von der Weichsel in die Brahe ist, soweit bei der Fahrt festgestellt werden konnte, stark versandet. Es gelang nur unmittelbar neben der Trennungsbuhne am rechten Braheufer mit dem Dampfer hindurchzukommen. Die Brahe selbst, sowie der Bromberger Kanal und die Netze wurden in vollständig ordnungsmäßigem Zustande vorgefunden. Die zahlreichen Schleusen (etwa 10 Stück), die in dem polnischen Gebiet liegen, waren, soweit man vom Fahrzeug aus sehen konnte, gut unterhalten und wurden schnell und sorgfältig bedient. Die Abmessungen der Schleusen reichen für 400 t-Schiffe aus. Sie haben eine nutzbare Kammerbreite von 9,60 m, eine nutzbare Kammerlänge von 57,40 m. Die Torweite beträgt ebenfalls 9,60 m bis auf eine einzige Schleuse, die nur 8,6 m Torweite aufweist. Die Wassertiefe über dem Drempel beträgt 1,80—2 m. Die zulässige Tauchtiefe auf der Wasserstraße zwischen Weichsel und Oder ist 1,40 m, sie hängt aber auch von den jeweiligen Wasserständen der freien Netze und Warthe ab. In der Regel haben die Fahrzeuge einen Tiefgang von 1,20 m. Die Durchfahrtshöhe unter den Brücken beträgt bei mittlerem Wasserstande mindestens 3 m. Einige hölzerne Brücken, besonders 2 Klappbrücken über die Netze, befinden sich in schlechtem Zustande, so daß die Klappen sich an ihnen nicht mehr bewegen lassen und bei einer von ihnen sogar durch untergelegte Längsbalken, die die ganze Oeffnung überbrücken, abgefangen sind. Die Durchfahrtsbreite wird durch die mit den Klappen beweglichen Kopfbänder eingeengt. Auch bei diesen Brücken ist aber eine Durchfahrtshöhe von mindestens 3 m vorhanden. Von einer Verkrautung der Netze wurde während der Durchfahrt nichts bemerkt; auch abgestorbenes Kraut wurde nicht angetroffen. Es mag aber sein, daß infolge der späten Jahreszeit das Kraut schon verschwunden war. Nach Angaben von Schiffern soll im Sommer auf der trägen Netze zwischen Bromberger Kanal und Usch ein ziemlich starker Krautwuchs vorhanden sein. Uferabbrüche und schadhafte Stellen an der Schiffahrtsstraße sind nirgends im bedenklichen Umfange vorhanden. Der Verkehr auf dem Bromberger Kanal und der Netze wurde fast ausschließlich durch Treidelei bewältigt. Streckenweise fand sogar ein Treideln mittels Pferden statt. Die Bedienung der Schleusen verstand und sprach deutsch und gab auf alle Fragen bereitwilligst Auskunft; ebenso konnte man solche auch von den zahlreichen Flößern und Schiffern in deutscher Sprache erhalten.

Recht umfangreich und umständlich sind die Paß-, Zoll- und sonstigen Formalitäten, die bei der Schiffahrt durch den Korridor beobachtet werden müssen. Sie sollen daher in folgendem eingehender behandelt werden. Geregelt sind diese Verhältnisse in dem eingangs erwähnten Pariser Abkommen vom 21. April 1921 (Reichsgesetzblatt vom 6. August 1921 Nr. 83). Auf die Innehaltung der dort gegebenen Vorschriften wird seitens der Polen streng geachtet. Es empfiehlt sich daher, vor der Fahrt eingehende Kenntnis von diesen Vorschriften zu nehmen, um vor Ueberraschungen und Nachteilen sicher zu sein. Richtet sich der Schiffer nach ihnen, so wird er keine Schwierigkeiten und Unannehmlichkeiten haben.

Das erste, was der Schiffer und die Besatzung des Fahrzeuges nebst den Familienangehörigen, die dauernd auf dem Fahrzeug wohnen, für die Fahrt durch den Korridor an amtlichen Urkunden brauchen, ist ein vorschriftsmäßiger Nationalpaß, der mit dem Sichtvermerk des Durchgangslandes (also Polen) versehen sein muß. Den Paß kann der Schiffer bei der für die Ausgabe von Pässen bestimmten Polizeibehörde seines Heimatortes erhalten, das Durchgangsvisum auf den zuständigen Konsulaten oder Paßstellen. Für Ostpreußen befinden sich polnische Konsulate, die für die Schiffahrttreibenden in Frage kommen, in Königsberg. Neue Dammgasse Nr. 20 und in Marienwerder; in Berlin ist ein solches in der Kurfürstenstraße 137 und in Stettin in der Augustastr. 15 vorhanden. Das Visum gilt für die ganze Schiffahrtsperiode des Jahres, in dem es ausgestellt ist, und kostet vorläufig 5.— RM.

Reisende, die zu Schiff den polnischen Korridor durchqueren wollen und nicht zu den vorhin genannten Personen gehören, müssen mit einem behördlichen Ausweis, der etwa die gleichen Angaben enthält wie der Paß, oder mit einem Paß versehen sein. Ausweispapiere oder Paß müssen ebenfalls einen Sichtvermerk des zuständigen Konsulats tragen. Die Visumgebühr beträgt hierbei für die einmalige Durchreise 5.— RM., für die Hin- und Rückreise 8.— RM.

Es darf bei der Durchfahrt nicht vergessen werden, die Pässe und Ausweise an den für den Grenzübergang zuständigen Paßstellen beiderseits der Grenze vorzuzeigen. Nötigenfalls muß der Schiffer die Fahrt dort zu diesem Zwecke unterbrechen und die Paßstelle aufsuchen, damit die Eintragungen in die Paßkontrolle erfolgen können, sonst können beim Verlassen des Landes nach der Durchfahrt auf der anderen Seite des Korridors Schwierigkeiten entstehen. Solche Paßkontrollstellen befinden sich bei der Fahrt von Ostpreußen aus an der Nogat bei Montauerspitze (Weißenberg) sowohl deutscherseits, als auch danzigerseits. Bei der Fahrt über das Frische Haff: auf der Höhe von Tolkemit (Zollkutter) ferner in Kahlberg, in Elbing und an der Kraffohlschleuse für Deutschland; in Dubbashaken (Elbinger Weichsel) und in Stutthof (Königsberger Weichsel) für Danzig. Bei dem Uebergange vom Danziger Gebiet in polnisches danzigerseits in Palschau oder Pieckel, polnischerseits in Dirschau. Beim Austritt aus dem Korridor für Polen in Usch, für Deutschland in Kreuz.

Was die Zollabfertigung betrifft, so ist zunächst zu sagen, daß die Durchgangsgüter von allen Zoll- und ähnlichen Abgaben freibleiben, ebenso auch die Fahrzeuge. Es dürfen auf den Durchgangswasserstraßen des polnischen Korridors von den durchfahrenden Schiffen überhaupt nur Abgaben erhoben werden, die den Charakter von Gebühren tragen, z. B. Schleusenabgaben.

Die Ladung der Schiffe wird entweder unter Zollverschluß gelegt oder auf Kosten des Schiffers zollamtlich begleitet. An Stelle dieser amtlichen Begleitung kann auch Sicherstellung des Eingangszolles durch Hinterlegung oder Bürgen erfolgen. Zur Ersparnis von Kosten empfiehlt es sich, die für den Durchgangsverkehr verwendeten Fahrzeuge so einzurichten, daß sie im ganzen oder in einzelnen Räumen zollsicher verschlossen werden können. Die nach den Gesetzen des Durchgangslandes (Danzig und Polen) zollpflichtigen Stückgüter dürfen nur unter Raumverschluß durchgeführt werden. Die Zollverschlüsse (Plomben) werden gegenseitig, also von Deutschland, Danzig und Polen anerkannt und nach vollendeter Durchfahrt von dem Wiedereingangszollamt des Versandlandes, also Deutschland wieder abgenommen. Für im Durchgangsland zollfreie Güter treten Erleichterungen ein, wenn für die Durchfahrt eine ausreichende Prüfung der Ladung beim Eingang in das Durchgangsland und beim Austritt aus demselben erfolgen kann.

Die Abfertigung des Gepäcks der Reisenden, des Schiffers nebst seiner Familie und der Schiffsbesatzung, findet am Eingangszollamt des Durchgangslandes statt, es sei denn, daß zollamtliche Begleitung des Fahrzeuges erfolgt. Die für den Gebrauch der Reisenden und der Schiffsbesatzung während der Fahrt bestimmten Mund- und anderen Vorräte, die Ausrüstung der Schiffsmannschaft und die Schiffsinventarienstücke sind zollfrei; jedoch dürfen Monopolgegenstände nur in den für die Reisenden zugelassenen Mengen eingebracht werden.

Vor der Durchfahrt durch den Korridor hat der Schiffer 3 Urkunden auszustellen, für welche die Formulare bei den zuständigen deutschen Grenzzollstellen zum Preise von 6 Pf. je Formular käuflich zu haben sind:

1. das Schiffsmanifest. Dies hat den Namen des Schiffes und Schiffsführers, die Nationalität, Tragfähigkeit und Beheimatung des Schiffes und Namen und Wohnort der Warenempfänger, die Mengen-, Gattung- und Verpackungsart der geladenen Waren zu enthalten. Bei verpackten Waren (Stückgütern) müssen im Manifest auch die Zahl der Kolli, deren Zeichen und Nummern angegeben sein;
2. die Lukendeklaration über die Zugänge zum Schiffsraum und etwaige Geheimbehältnisse;
3. die Schiffsprovisionsliste über die für den Gebrauch der Schiffsmannschaft, der Reisenden und des Schiffes bestimmten Mund- und andere Vorräte, über die Ausrüstung der Schiffsmannschaft und die Schiffsinventarienstücke.

Alle drei Erklärungen sind in deutscher und polnischer Sprache auf amtlichen Vordrucken auszustellen, das Manifest in 6facher Ausfertigung, 3 für das Ausgangszollamt des Versandlandes und 3 für das Eingangszollamt des Durchgangslandes. Die Lukendeklaration in einfacher Ausfertigung behält der Schiffer bis zum Wiedereingang in Deutschland. Die Schiffsprovisionsliste ist in doppelter Ausfertigung auszustellen; eine verbleibt beim Danziger, bzw. polnischen Eingangszollamt, das zweite behält ebenfalls der Schiffer bis zum Eingang nach Deutschland. Das Ausgangszollamt des Versandlandes prüft nach den Frachtbriefen die Richtigkeit der Erklärungen und bringt die Zollverschlüsse durch Plomben an. Ausgangszollämter sind für Ostpreußen in Elbing, in Marienburg und in Tolkemit vorhanden; bei letzterem kann die Abfertigung ohne Anlaufen auf dem Frischen Haff durch den Zollkutter des Amtes stattfinden. Auf der anderen Seite des Korridors befindet sich das deutsche Grenzzollamt für die Schiffahrt in Kreuz. Die Eingangszollämter im Durchgangslande Danzig, bzw. Polen befinden sich in Dubbashaken und Stutthof für die Fahrt vom Haff durch die Elbinger bzw. Königsberger Weichsel, ferner in Palschau (Danzig) und Pieckel (Polen) für den Uebergang aus dem Danziger Gebiet nach Polen, für die Fahrt auf der Nogat nach der Weichsel bei Montauerspitze als Zweigstelle des Zollamtes Pieckel. Das letzte polnische Zollamt bei der Ausfahrt aus dem Korridor nach Deutschland befindet sich bei Usch an der Netze. In Janowo (Johannesdorf) an der Weichsel findet gegebenenfalls Ablösung des Danziger Begleitpersonals durch polnische Beamte und umgekehrt statt. Der Schiffer muß an den Zollstellen anlegen.

Das Ausfüllen der geforderten Erklärung erfordert geraume Zeit, auch muß jemand dabei sein, der die polnische Sprache in ausreichendem Maße beherrscht; der Schiffer muß sich nach einem solchen rechtzeitig umtun, um Verzögerungen zu vermeiden. Die Ausfertigung der genannten Papiere bei der Probefahrt, wobei nur ein einziges Frachtstück (Kiste) unter Zollverschluß mitgeführt wurde, dauerte über 2 Stunden.

Außer diesen Formalitäten hat der Schiffer sein Fahrzeug, mit dem er den Korridor durchqueren will, auch noch äußerlich als im Durchgangsverkehr befindlich zu bezeichnen, und zwar bei Tage durch einen 1 m langen dreieckigen blauen Stander, dessen Grundlinie 0,7 m breit ist und der an einer das Deck 3 m überragenden Stange oder am Mast zu führen ist. Außerdem sind 2 dreieckige blaue Tafeln von 1,0 m Seitenlänge zu führen, von denen eine am Vorderteil und eine am Achterteil des Fahrzeuges anzubringen ist. Nach Sonnenuntergang ist eine blaue Laterne, die nach der Vorschrift 2 km weit sichtbar sein soll, gegebenenfalls ½ m unter dem normalen weißen Dampferlicht, zu setzen.

Beim Ausgang aus dem Korridor hat der Schiffer am letzten Grenzzollamt behufs Untersuchung der Ladung und des Schiffes usw. anzuhalten. Die amtlichen Verschlüsse bleiben bestehen, worauf der Schiffer zu achten hat, damit er ohne Schwierigkeiten in Deutschland wieder einfahren kann. Nach dem Uebergang der Grenzstelle stellt das Wiedereingangszollamt in Deutschland die Identität der Ladung fest und entfernt auch die Zollverschlüsse.

Flöße werden entsprechend behandelt.

Außer den Paß- und Zollvorschriften enthält das Pariser Abkommen aber noch mancherlei Bestimmungen, denen der Schiffer und die Reisenden bei der Durchfahrt durch den Korridor auf den Binnenwasserwegen unterworfen sind und die von ihnen beachtet werden müssen. So besteht die Vorschrift, daß Schiffe nur an solchen Orten anlegen dürfen, in denen ein Zolldienst eingerichtet oder eine Polizeibehörde vorhanden ist. Eine Liste dieser Orte ist am Ende hier abgedruckt. Der Schiffsführer, die Schiffsmannschaft und deren Familienangehörige dürfen an diesen Orten bis zur Dauer von 3 Stunden an Land gehen; zum Verlassen des Gemeindebezirks und zur Verlängerung des Aufenthalts an Land ist die Ortspolizeibehörde ermächtigt, die Erlaubnis zu erteilen, ebenso auch für Rückkehr in die Heimat aus dringlichen Gründen. Der Ab- und Zugang von Reisenden und das Laden und Löschen von Waren während der Fahrt ist verboten. Nur in Fällen der Not oder aus Gründen, die die Durchfahrt unmöglich machen (Wasserverhältnisse, Eis, Schleusensperre) dürfen Umladungen, Leichterungen oder Umschlag auf andere Beförderungsmittel vorgenommen werden. Auch darf der Schiffsführer nicht unnötig die Fahrt verzögern, sondern muß unverweilt und ohne weiteren Aufenthalt die Durchfahrt des Korridors vollführen. Treten unvorhergesehene Ereignisse ein, so hat sich der Schiffer an die nächste Zollstelle zu wenden, die den Tatbestand verhandlungsmäßig feststellt und das Weitere veranlaßt.

Wie man aus all diesem ersieht, ist bei der Fahrt durch den Korridor auf dem Binnenwasserwege mancherlei zu beachten, um ohne Mißhelligkeiten durchzukommen, und Vereinfachungen wären dringend erwünscht, immerhin aber lassen sich die Schwierigkeiten bei einiger Aufmerksamkeit überwinden. Am umständlichsten mag wohl die Ausfüllung der drei verschiedenen oben genannten Formulare, besonders die Fassung in polnischer Sprache sein, die die Hinzuziehung eines der polnischen Sprache mächtigen Vermittlers in den meisten Fällen erforderlich machen wird. Auch bei der Probefahrt machte dies einige Schwierigkeiten, sonst ging sie aber, da alle Vorschriften beachtet wurden, ohne Schwierigkeiten und Behelligungen irgendwelcher Art von statten. Es wäre zu wünschen, daß der Verkehr sich diesem Durchgangswasserwege mehr und mehr zuwenden möchte, einmal, weil dabei an Frachtkosten gespart werden kann, und sodann, weil die Benutzung dieser vorhandenen und gut befahrbaren Verbindung zwischen Ostpreußen und dem Reich mit dazu beitragen kann, die durch die Abtrennung Ostpreußens geschaffenen Nachteile zu mildern und weil jeder benutzte Verbindungsweg zwischen Ostpreußen und dem übrigen Reich die Zusammengehörigkeit hebt.

Verzeichnis

der Ortschaften, an denen gemäß Artikel 70 des Pariser Abkommens vom 21. April 1921 Schiffe im Durchgangsverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland anlegen dürfen.

I. Anlageplätze in Polen.

Name a) deutsch	Name b) polnisch	Kreis	Angabe, ob Poli… hörde vorhanden … Zolldienst eingerich…
Dratzig	Drawsko	Czarnikau	Polizeibeh. u. Zolla…
Filehne	Wielen	Czarnikau	Polizeibeh. u. Zolla…
Krutsch	Krucz	Czarnikau	Polizeibehörde
Czarnikau	Czarnkow	Czarnikau	Polizeibeh. u. Zolla…
Sarben	Sarbia	Czarnikau	Polizeibehörde
Usch mit Gertraudenhütte	Ujscie Huta	Kolmar	Polizeibeh. u. Zolla…
Erpel	Kaczory	Kolmar	Polizeibehörde
Friedheim	Miasteczko	Wirsitz	Polizeibeh. u. Nebenzol…
Weißenhöhe	Biaosliwie	Wirsitz	Polizeibehörde
Netzthal	Osiek	Wirsitz	Polizeibehörde
Sadke	Sadki	Wirsitz	Polizeibehörde
Nakel	Nako	Wirsitz	Polizeibehörde
Josephinen	Josefinki	Bromberg	Polizeibehörde
Wtelno	Wtelno	Bromberg	Polizeibehörde
Krone a. Brahe	Koronowo	Bromberg	Polizeibehörde
Zollondowo	Zoodowo	Bromberg	Polizeibehörde
Dobsch	Dobrz	Bromberg	Polizeibehörde
Bromberg	Bydgoszcz	Bromberg	Polizeibeh. u. Zolla…
Schulitz	Solec	Bromberg	Polizeibehörde
Fordon	Fordon	Bromberg	Polizeibehörde
Revier	Rejowice	Wongrowitz	Polizeibehörde
Scharnese	Czarze	Culm	Polizeibehörde
Kokotzko	Kokocko	Culm	Polizeibehörde
Culm	Chemno	Culm	Polizeibehörde
Podwitz	Podwiesk	Culm	Polizeibehörde
Klein Lunau	M. Lunawy	Culm	Polizeibehörde
Grutschno	Gruczno	Schwetz	Polizeibehörde
Schwetz	Swiecie	Schwetz	Polizeibehörde
Sartowitz	Sartowice	Schwetz	Polizeibehörde
Michelau	Michale	Schwetz	Polizeibehörde
Warlubien	Warlubie	Schwetz	Polizeibehörde
Neuenburg	Nowe	Schwetz	Polizeibehörde
Wischetzin	Wyszecin	Neustadt	Polizeibehörde
Klein Tarpen	M. Tarpno	Graudenz	Polizeibehörde
Graudenz	Grudziadz	Graudenz	Polizeibeh. u. Zolla…
Münsterwalde	Opolenie	Mewe	Polizeibeh. u. Zolla…
Kurzebrack	Korzeniow	Mewe	Polizeibeh. u. Zolla…
Johannisdorf	Janowo	Mewe	Polizeibehörde
Mewe	Gniew	Mewe	Polizeibehörde
Gr. Falkenau	Walichnowy	Mewe	Polizeibehörde
Subkau	Subkowy	Dirschau	Polizeibehörde
Dirschau	Tczew	Dirschau	Polizeibeh. u. Zolla…
Mühlbanz	Miobadz	Dirschau	Polizeibehörde

II. Anlegeplätze auf Danziger Gebiet.

Name	Flußlauf	Angabe, ob Pol… dienst oder Zolldi… vorhanden
Käsemark	Weichsel	Polizeiposten
Letzkau	Weichsel	Polizeiposten
Palschau	Weichsel	Zollposten
Schöneberg	Weichsel	Polizeiposten
Barendt	Weichsel	Polizeiposten
Liessau	Weichsel	Polizei- u. Zollposten
Gr. Montau	Weichsel	Zollposten
Kl. Montau	Weichsel	Polizei- u. Zollposten
Pieckel	Weichsel	Zollposten
Schönbaum-Priezlaff	Elbinger Weichsel	Polizeiposten
Dubashaken	Elbinger Weichsel	Zollposten
Grenzdorf A	Elbinger Weichsel	Zollposten
Grenzdorf B	Elbinger Weichsel	Zollposten
Groschkenkampe	Elbinger u. Königsberger Weichsel	Polizeiposten
Kobbelkampe		Zollposten
Stutthof	Königsbg. Weichsel	Polizei- u. Zollposten
Bodenwinkel	Frisches Haff	Zollposten
Vogelsang	Frisches Haff	Zollposten
Wernersdorf	Nogat	Zollposten
Schönau	Nogat	Zollposten
Dammfelde	Nogat	Polizei- u. Zollposten
Kalthof	Nogat	Polizei- u. Zollposten
Kaminke	Nogat	Zollposten
Blumstein	Nogat	Zollposten
Schadwald	Nogat	Polizei- u. Zollposten
Halbstadt	Nogat	Zollposten
Wiedau	Nogat	Zollposten
Horsterbusch	Nogat	Zollposten
Wolfsdorf	Nogat	Zollposten
Hakendorf-Robach	Nogat	Zollposten
Einlage	Nogat	Polizei- u. Zollposten
Zeyersrosengarten	Nogat	Zollposten
Zeyer	Nogat	Polizei- u. Zollposten
Zeyer-Vorderkampen	Nogat	Zollposten

Rumäniens Kompetenzkonflikt mit der Europäischen Donaukommission (C.E.D.)

Das Haager Rechtsgutachten vom 8. Dezember 1927*)

Von Dr. jur. Fritz Krieg, Regensburg.

Nahezu 60 Jahre waren Deutschland und Oesterreich-Ungarn vor dem großen Kriege — also an heute gemessen zu Zeiten unendlich viel geringerer deutscher Handels- und Schiffahrtsinteressen in der Donaumündung — zusammen mit Rumänien und den übrigen Großmächten in der C.E.D. gesessen. Ursprünglich — nach Beendigung des Krimkrieges im Pariser Vertrage von 1856 — von den Mächten als ein internationales Organ zur Schiffbarmachung des unter Rußlands Herrschaft verschlammten und verwahrlosten Donaudeltas auf zwei Jahre eingesetzt, erfuhr die C.E.D. entgegen den auf schließliche Unifizierung des gesamten öffentlichen Donaurechtes gerichteten Intentionen der Pariser Kontrahenten infolge Versagens der Uferstaatenkommission und Engherzigkeit der Donauakte von 1856 eine machtvolle Entwicklung. In den folgenden Staatsverträgen wurden der Kommission unter ständiger Verlängerung ihrer Geltungsdauer nicht nur normative (Ausarbeitung und Erlassung von Schiffahrts- und Polizeireglements) exekutorische (Vollzug der Reglements) und polizeirichterliche Gewalt (Urteile erster und zweiter Instanz bei Uebertretungen der Reglements) neben völliger Unabhängigkeit in strombautechnischer Hinsicht, sondern auch das Recht der Neutralität und Exterritorialität für ihre Werke, Beamten und Funktionäre, ja sogar ein eigenes Hoheitszeichen verliehen. Räumlich erst bergwärts bis Isaktscha beschränkt, dann bis Galatz ausgedehnt, wurde ihr im Vertrag von London 1883 die Mündungsdonau bis Braila unterstellt.

Rumänien hat, weil zur Londoner Konferenz nicht als gleichberechtigt zugelassen, diesen Vertrag nicht ratifiziert, jedoch die Erstreckung der C.E.D. bis Braila de facto anerkannt. Die Leistungen der C.E.D. vor dem Weltkriege werden durch die Tatsache illustriert, daß die Hauptfahrtrinne, der Soulinaarm um die Mitte des 19. Jahrhunderts Schiffe von 300 tons, bei Ausbruch des Weltkrieges solche von 4000 tons trug. Vorbildliche sanitäre und soziale Einrichtungen waren geschaffen worden. Trotz einer Aufwendung von 54 Millionen Francs bis 1911 gelang der C.E.D. nicht nur völlige Amortisierung der Anleihen, sondern die Ermöglichung von Rücklagen.

Naturgemäß stellte die C.E.D. während des Weltkrieges ihre Tätigkeit ein. Wenn auch ohne praktische Bedeutung interessiert gleichwohl die Tatsache, daß im nie ratifizierten Bukarester Friedensvertrage zwischen Rumänien und Deutschland von 1918 eine permanente Mündungskommission aus Vertretern der Anliegerstaaten der ganzen Donau und der europäischen Küste des Schwarzen Meeres vorgesehen war. Die besagten Erfolge der C.E.D. mögen Englands Bestrebungen (die sich insbesondere aus einem Memorandum Lloyd Georges an die Friedenskonferenz ergeben) nach einer Wiedereinsetzung der C.E.D. gegen Rumänien in Versailles lebhaft unterstützt haben. Auch die Friedensverträge von Versailles, Saint Germain, Trianon und Neuilly haben es verabsäumt, für das gesamte Donaustromgebiet ein einheitliches Regime zu schaffen. Sie setzten für die Seedonau die C.E.D. wieder ein und schufen abweichend von den bewährten Normen der Vorkriegszeit für die Binnendonau ein internationales Organ, in dem neben den Uferstaaten auch England, Frankreich und Italien Sitz und Stimme haben, und trugen so in reine Wirtschafts- und Verkehrsfragen machtpolitische Momente hinein. Die C.E.D. sollte „zunächst" nur aus Delegierten Großbritanniens, Frankreichs, Italiens und Rumäniens bestehen. Nach Sinn und Wortlaut der Friedensverträge kann angenommen werden, daß dies Provisorium höchstens bis zum Wiedereintritt geregelter Verhältnisse andauern sollte. Die Pariser Konferenz von 1920/21 — dazu berufen im Rahmen der Donauartikel der Friedensverträge eine Donauakte auszuarbeiten, wozu man die Vertreter der Mittelmächte nur in konsultativer Eigenschaft zugezogen — machte das Ausscheiden der ehemaligen Kommissionsstaaten Deutschlands, Oesterreich-Ungarns und Rußlands geradezu zu einem definitiven, indem sie ohne irgendwie rechtlich begründete er-

*) Literatur: Publications de la Cour permanente de justice international, Serie B No 14, „recueil des avis consultatifs": „Competence de la C.E.D., entre Galatz et Braila", Leyden Société d'Editions, A. W. Sijthoff. 1927.

C.E.D. Statistique de la navigation à l'embouchure du Danube pour l'année 1926; Stabilimentul de Acte Grafice „Moldowa" S.A.R. Galatz 1927; (die Statistik für 1927 erscheint erst im Mai 1928. D. V.)

hebliche Ueberschreitung dieses Rahmens die Wiederaufnahme genannter Mächte an Bedingungen band: Aufgenommen wird auf seinen Antrag nur derjenige europäische Staat, der ausreichende europäische Seehandelsinteressen an der Donaumündung nachweist, und zwar nur auf einmütigen Beschluß der gegenwärtigen C.E.D.-Staaten. Sogar das wiederum von der Donau abgedrängte Rußland hat s. Zt. gegen diese Völkerrechtswidrigkeit bei der französischen und englischen Regierung Protest eingelegt. Der in Anbetracht seiner Beschickung durch fast alle Nationen der ganzen Welt so bedeutende in seinem Ergebnis so klägliche Wasserstraßenkongreß von Barzelona von 1921 hat sich unter der Kriegspsychose stehend von seiner Verantwortung gedrückt und sich im Widerspruch mit seinem einen Berufungsgrunde (§ 23 e Völkerbundssatzung) in der C.E.D.-Frage für unzuständig erklärt. Der C.E.D. in ihrer neuen Besetzung ist es in der Nachkriegszeit nicht gelungen, die während des Krieges verschlammte Mündungsfahrtrinne wieder in einen für den Verkehr brauchbaren Zustand zu bringen. Verhalf der alten C.E.D. vor dem Kriege ihr vorbildliches Funktionieren zu steter Verlängerung, so löste die zeitweilige Gefährdung der Ein- und Ausfahrt (insbesondere in den Jahren 25 und 26) in der Presse Rumäniens und anderer Donauländer in den Kreisen der Schiffahrts- und Handelswelt Rufe nach ihrer Auflösung aus. Rumäniens Konflikt mit der C.E.D., der letzten Endes auf deren Beseitigung hinzielt, spielt seit den Vorarbeiten zur Donauakte von 1921. Die Friedensverträge hatten infolge bestehender Meinungsverschiedenheiten eine klare Abgrenzung des Wirkungskreises der C.E.D. vermieden. Die Donauakte fixierte unter Belassung ihrer früheren materiellen Kompetenz ihre räumliche Ausdehnung stromaufwärts „bis zu dem Punkte, wo die Zuständigkeit der internationalen Donaukommission beginnt." Diese wurde ihrerseits flußabwärts bis Braila erstreckt. Die somit klare Sachlage wäre einer Sanktionierung der im rumänischerseits nicht ratifizierten Londoner Vertrage von 1883 stipulierten und von Rumänien in der Tat respektierten Ausdehnung der C.E.D. gleichgekommen, wenn nicht der gleiche Artikel 6 der Donauakte die räumliche Zuständigkeit der C.E.D. an die zweideutige Klausel „derselben Bedingungen wie in der Vorkriegszeit und ohne jede Aenderung ihrer augenblicklichen Grenzen" knüpfte.

Aus der Vorgeschichte des Rechtsgutachtens der Cour im Haag über die Kompetenz der C.E.D. zwischen Galatz und Braila vom 8. Dezember 1927 ist ersichtlich, daß diese Klausel Anlaß oder Vorwand zu einem heute noch unentschiedenen Kampfe zwischen Rumänien und den Westmächten über die materielle und räumliche Zuständigkeit der Kommission geworden ist. Schon auf der vorbereitenden Konferenz zu Paris 1920/21 versuchten die als beratende Fachleute anwesenden Delegierten der C.E.D. diese Klausel in einem „protocol interprétatif" zu klären. Jedoch schon unter den Redaktoren selbst entstanden Meinungsverschiedenheiten über Sinn und Rechtsgültigkeit ihrer eigenen Auslegung. Gelegentlich diesbezüglicher Anfragen eines neuernannten Schiffahrtsinspekteurs der C.E.D., des Eingreifens ihrer Organe bei einem Schiffszusammenstoß im Hafen von Galatz und bei anderen Anlässen taucht der Streit stets neu auf und wird immer wieder vertagt. Schließlich schien es, als wollte Rumänien im Kompromißwege ein von der C.E.D. vorgeschlagenes „Arrangement" im Jahre 1923 annehmen, um aber doch endlich wieder auf seinen weitergehenden Forderungen bestehen zu bleiben. Da hielten im Jahre 1924 die Regierungen der Westmächte die Zeit für gekommen, den in Friedensvertrag, Donauakte und Völkerbundspakt vorgesehenen Schlichtungsapparat in Anspruch zu nehmen. Rumänien willigte nur unter der Bedingung ein, daß der Völkerbund lediglich beratend und vermittelnd tätig würde. Die Betrauung des beratenden Verkehrsausschusses erfolgte am 6. 9. 1924. Auf dessen Anweisung studierte ein aus je einem Schweizer, Belgier und Holländer bestehendes „comité spécial" nicht nur eingehend die rechtliche, sondern an Ort und Stelle aus den Akten der C.E.D. sowie mit Hilfe von Aussagen ehemaliger Beamter der Kommission die tatsächliche Situation. Auf Grund eines Berichtes dieses „comité spécial" glaubte der beratende Verkehrsausschuß beim Völkerbund in der strittigen Klausel die Aufrechterhaltung des status quo erkennen zu müssen, und entschied im Juli 1925: Die Jurisdiktion der C.E.D. erstreckt sich von Braila bis Galatz unter denselben Verhältnissen wie vom Meer bis Galatz. Die Kompetenzgrenzen Rumäniens und der C.E.D. richten sich nicht nach geographischen Gesichtspunkten, sondern beruhen auf einer Unterscheidung zwischen eigentlichen Schiffahrts- und Hafenangelegenheiten. Trotz einer vom Völkerbund einberufenen Konferenz der Mitglieder des „comité spécial" und der C.E.D.-Delegierten verliefen die weiteren Verhandlungen zwischen den beteiligten Mächten resultatlos. Am 25. September 1926 zeichneten die letzteren ein Abkommen, in dem die Einholung eines Rechtsgutachtens des Haager Schiedsgerichtshofes beschlossen wurde. Wiederum bestritt Rumänien, daß ein Streitfall über gewisse Bestimmungen des Friedensvertrages vorliege und der völkerrechtliche Instanzenweg zu Recht beschritten werde. Lediglich ein Gutachten, nicht aber einen bindenden Schiedsspruch entgegenzunehmen, ging es nach dem Haag.

Das über den Völkerbundsrat der Cour im Haag am 18. Dezember 1926 vorgelegte Ansuchen enthält drei Fragen über die räumliche und materielle Kompetenzenscheidung im strittigen Stromabschnitt. Aus den Gründen des am 8. Dezember 1927 ergangenen Gutachtens ist zu entnehmen, daß der Gerichtshof von der Einsetzung eines speziellen Untersuchungsausschusses abgesehen, vielmehr das vom „comité spécial" des Völkerbundes

zusammengetragene Material — insoweit es Tatsachen enthält — anerkannt hat. Nach eingehender die herrschende völkerrechtliche Lehre beachtender Begründung stellt sich auch die Cour auf den Standpunkt, daß die Klausel des Artikels 6 der Donauakte Aufrechterhaltung und rechtliche Bestätigung des Vorkriegszustandes bezweckt. Vor dessen Darlegung wird die wichtigste rumänische Behauptung, die C.E.D. besitze zwischen Braila und Galatz zwar die „Compétence technique“ nicht dagegen die „Compétence juridique“, die Rumänien auf die Vorarbeiten der Donauakte, das besagte „protocol interprétatif“ und Gründe der Staatshoheit stützt, untersucht. Nach Widerlegung dieser Argumente wird die Unmöglichkeit der Trennung derartiger Befugnisse nach technischen und juristischen Gesichtspunkten und deren Verteilung auf zwei von einander unabhängige Gewalten allgemein binnenschiffahrtsrechtlich und historisch, sowie im speziellen Falle auf Grund des Tatsachenmaterials des „comité spécial“ dargetan. Letzteres ergibt klar die faktische Ausübung auch der Jurisdiktion zwischen Braila und Galatz durch die Kommission. An Hand einer Aufzählung der stromabwärts Galatz zur Anwendung gekommenen Befugnisse wird deren Ausübung stromaufwärts in exakter Untersuchung im einzelnen nachgewiesen. Die Cour bekennt sich zu der Ansicht, daß die C.E.D. vor dem Kriege in beiden Abschnitten die gleichen Befugnisse besaß und zufolge Art. 6 der Akte heute besitzt. Diese umfassen: Ausführung der Strombauarbeiten, Erhebung von Schiffahrtsabgaben, Flußpolizei, Sorge für den Lotsendienst, Leichterdienst, Ueberwachung des Ballastauswerfens, Remorkage, Schutz der eigenen Anlagen und Strombauten, richterliche Befugnisse erster und zweiter Instanz bei Uebertretung der Polizeivorschriften. Das rumänische Vorbringen, die Grenze der Zuständigkeit der internationalen Donaukommission (Binnendonau) und der C.E.D. liege stromabwärts Galatz, erfährt seine Widerlegung durch die Cour in Anwendung obiger Auslegung der Klausel des Artikels 6 an Hand des Vorkriegszustandes und mit der Begründung, der eigentliche Zweck der C.E.D. sei die Betreuung der Schiffahrt in der Seedonau, die bis Braila, dem natürlichen Endpunkt der Hochseeschiffahrt reiche. Nach Ansicht des Gerichtshofes liegt die Grenze beider Kommissionen bergwärts Braila. Der weiteren rumänischen These, daß der ausschließlichen Autorität der Territorialmacht Stromabschnitte unterständen, die durch zwei parallele von dem berg- und dem talwärts gelegenen Endpunkte der Häfen ausgehende quer über den Strom laufende Linien gebildet werden, kann die Cour nicht beipflichten. Eine solche Methode findet nicht nur nirgendwo im Binnenschiffahrtsrecht eine Begründung, sondern steht vor allem in Widerspruch mit der jeder Schiffahrtsakte zugrunde liegenden Idee einer lückenlosen Sicherung der freien Schiffahrt. Schließlich werden noch die beiderseitigen Kompetenzen der C.E.D. und Rumäniens in den Häfen von Braila und Galatz gegeneinander abgegrenzt. Während die rumänische Regierung ihre alleinige Zuständigkeit vorgibt, stellt der Gerichtshof das Fehlen eines Merkmales territorialer Natur zur Trennung beider Autoritäten innerhalb der Häfen fest. Nach seiner Ansicht schließt die der C.E.D. in Artikel 3 der Donauakte übertragene Sicherung der Schiffahrtsfreiheit die der Teile des Begriffes Schiffahrt nämlich: Schiffsbewegung (Reise) und Herstellung des Kontaktes mit den Handels- und Wirtschaftsorganen eines Landes ein. Das Ein- und An- und Durchlaufen der Häfen als Teil der Reise fällt somit unter die Zuständigkeit der C.E.D. Die Herstellung des Kontaktes mit der Wirtschaft des Landes wird durch die Häfen vermittelt; ergo fielen auch die Vorgänge bei Benutzung der Hafeneinrichtungen unter die gleiche Kompetenz. Dies letztere ist jedoch nicht der Fall, da die tatsächliche Situation vor 1914 in der Handhabung der Hafenpolizei durch die örtlichen rumänischen Behörden bestand. Gleichwohl folgert der Gerichtshof aus dem zweiten Hauptgrundsatz der Donauakte, der Gleichheit aller Flaggen, ein Recht der Ueberwachung, also des Eingreifens der C.E.D. bei Verstößen gegen dieses Prinzip durch die territoriale Autorität in den Häfen.

Das Gutachten erfolgte mit neun gegen eine (rumänische) Stimme. Hat es auch keinen strikten rechtlichen Effekt, großes Gewicht in den Verhandlungen ist ihm gewiß. Deutschland kann das Regime auf der untersten Donau nicht gleichgültig sein, wenn man bedenkt, daß ein regulärer, fahrplanmäßiger Dienst der vereinigten deutschen, österreichischen und ungarischen Schiffahrt die über 2300 km lange Donaustrecke bis Galatz bedient, ja daß deutsche Schleppschiffe bis Soulina hinunterfahren. Das Mündungsgebiet ist um so wichtiger, als dort der Umschlag vom Seeschiff auf das Binnenfahrzeug erfolgt. Hiezu tritt noch der Anteil der deutschen Seeschiffahrt im Mündungsgebiet, die mit 34 Schiffen an achter und mit 79 702 Netto-Reg.-Ts. an 7. Stelle unter einem Gesamtverkehr von 964 Schiffen mit 1662932 Netto-Reg.-Ts. im Jahre 1926 rangiert. 1913 betrug der deutsche Anteil 23 Schiffe mit 58 927 Netto-Reg.-Ts., bei einem Gesamtverkehr von 936 Schiffen mit 1742907 Netto-Reg.-Ts.

Eines geht aus dem Streit der Mächte und Rumäniens klar hervor: Rumäniens Gegner lassen nicht von der C.E.D. Der Gedanke der Verschmelzung beider Stromkommissionen ist ferner denn je gerückt. Und in der Tat: Mag die Tätigkeit der C.E.D. in den letzten Jahren manche berechtigte Kritik erfahren haben, sie hat kürzlich ihren Abgabentarif ermäßigt, ihre technischen Anstrengungen verdoppelt. Sollte sie bei gerechter Zusammensetzung ihrer Mitglieder nicht eher in der Lage sein, den internationalen Willen auf Herstellung einer sicheren Fahrrinne in die Tat umzusetzen, als die C.E.D., deren schwächerer Arm der wenig verkehrsliberalen rumänischen Regierung gegenüber vielleicht versagen müßte?

Der Verkehr des New York State Barge Canal*)

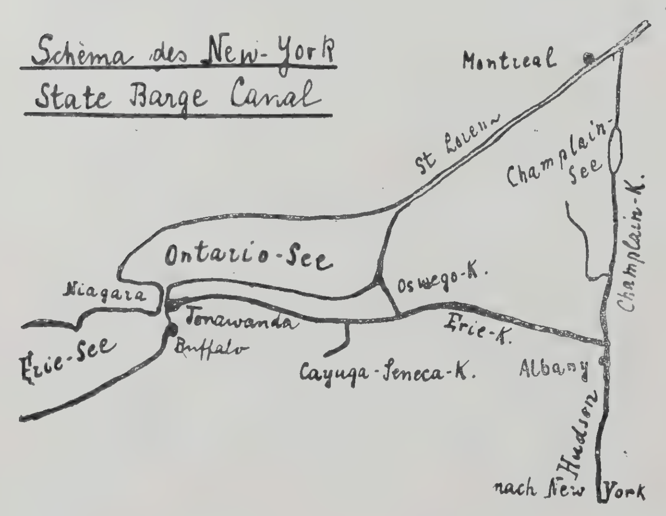
Von Privatdozent Dr. A. F. Napp-Zinn, Köln.

Das System des New York—State—Barge—Canal setzt sich bekanntlich aus 4 Teilstücken zusammen: Dem Erie-, dem Champlain-, dem Oswego- und dem Cayuga-Seneca-Kanal. Der Erie-Kanal, der Buffalo am Erie-See (genauer Tonawanda am Niagara) mit dem Hudson bei Albany (genauer Troy) verbindet, ist die weitaus längste und wichtigste Linie (340 Meilen = 545 km), von der der Oswego-Kanal (24 Meilen = 39 km) als Stichkanal nach Norden, zum Ontario-See, der Cayuga-Seneca-Kanal (27 Meilen = 43 km) als Stichkanal nach Süden abzweigt. Der Champlain-Kanal (63 Meilen = 101 km) stellt dagegen eine Verlängerung des Hudson nach Norden und über den Champlain-See und den Richelieu-Fluß die Verbindung mit dem St. Lorenzstrom her. Die Gesamtentfernung vom Erie-See bis New York (über den Erie-Kanal und den Hudson) beträgt 503 Meilen = 810 km, entspricht also in der Länge ungefähr der Rheinstrecke Rotterdam—Basel. Das Kanalsystem wurde 1918 fertiggestellt, als neuzeitlichen Ansprüchen genügender Ersatz für den alten Erie-Kanal, dessen erste Anlage von 1825 datiert.

Der Verkehr auf dem alten Erie-Kanal hatte im 3. Viertel des 19. Jahrhunderts seinen Höhepunkt erreicht, zu welcher Zeit auf ihm jährlich 5—6 Mill. t befördert wurden. Seit den 80er Jahren war aber der Verkehr trotz Aufhebung der Kanalabgaben im Rückgang (1914 nur noch 2 Mill. 1918 1,2 Mill. t). Die Hoffnungen auf eine beträchtliche Verkehrszunahme nach Erstellung der neuen Kanäle haben sich nicht erfüllt. Vielmehr ist lediglich eine langsame, indessen stetige Steigerung des Verkehrs eingetreten, wie die nachstehende Uebersicht des Gesamtverkehrs auf dem New-York-State-Barge-Canal-System erkennen läßt.

Jahr	Verkehr	Jahr	Verkehr
1919	1 239 000 t	1924	2 032 000 t
1920	1 421 000 t	1925	2 344 000 t
1921	1 270 000 t	1926	2 369 000 t
1922	1 873 000 t	1927	2 582 000 t
1923	2 006 000 t		

*) Hauptquelle: Jahresbericht des Superintendent of Public Works State of New York.



Der geringe Fortschritt 1926 gegenüber 1925 steht im Zusammenhang mit der ausnahmsweise späten Eröffnung der Schiffahrt erst im Mai, wogegen der größere Fortschritt 1927 gegenüber 1926 stärker ins Gewicht fällt, da im August infolge eines Dammbruchs, der allerdings mit großer Energie verhältnismäßig schnell behoben wurde, der Verkehr 2½ Wochen unterbrochen war und im November/Dezember Hochwasser die Schiffahrt für 4 Wochen unmöglich machte.

Die Verteilung des Verkehrs auf die verschiedenen Teile des Kanalsystems zufolge seiner Herkunft zeigt die nachstehende Uebersicht:

	1925	1926 in 1000 t	1927
Erie-Kanal	1945	1935	2048
Oswego-Kanal	18	33	89
Cayuga Seneca-Kanal	33	34	33
Champlain-Kanal	348	367	412

Die beiden Verkehrsrichtungen des Erie-Kanals ergeben eine günstige Tonnenbilanz:

	1925	1926 in 1000 t	1927
Ostwärts	1115	960	948
Westwärts	830	975	1100

Das Ueberwiegen des West-Verkehrs über den Ost-Verkehr seit 1926 beruht darauf, daß der ostwärts gehende Getreide-Verkehr in den letzten Jahren im Gegensatz zu der allgemeinen Verkehrstendenz rückgängig war. An sich stellt der Getreidetransport (in erster Linie Weizen, dann Gerste) von Buffalo nach New York das Rückgrat des gesamten Kanalverkehrs. Er erreichte 1925 bis 1927 in 1000 t: 919 — 784 — 815. Der gesamte Güterverkehr des Kanalsystems setzte sich in den letzten Jahren folgendermaßen zusammen:

Erzeugnisse	1925	1926 in 1000 t	1927
des Ackerbaus	952	899	873
der Forstwirtschaft	98	124	131
des Bergbaues (einschl. Steine)	603	630	650
der Industrie	677	687	884
Verschiedenes	14	29	44

Nach Güterarten sind nächst Getreide Steine und Erden mengenmäßig das wichtigste Transportgut des Kanalsystems, das in zahlreichen Relationen befördert wird. 1927 sind indessen Petroleum und sonstige Oele ihnen gleich gekommen (rund 400 000 t). Diese Transporte gehen vornehmlich in westlicher bzw. nördlicher Richtung. Sie haben gerade in letzter Zeit einen bedeutenden Aufschwung genommen und berechtigen zu der Hoffnung auf weitere Zunahme. Außer der Standard Oil Co., dem wichtigsten Eigen-Frachtführer, haben neuerdings verschiedene andere Oel-Gesellschaften den Oeltransport auf dem New-York-State-Barge-Canal aufgenommen und dafür eigene Motor-Tankkähne eingestellt, deren es auf dem Kanal z. Zt. 5 zu 800 t und 10 zu 2000 t, daneben 9 Tankkähne ohne eigene Triebkraft zwischen 900 und 2000 t Tragfähigkeit gibt.

Weiter spielt in der Kanalbeförderung der Elementarschwefel — in dessen Förderung die Ver-

einigten Staaten den weitaus ersten Platz in der Welt belegen, während Europa vornehmlich Schwefelkies der Darstellung der Schwefelsäure zugrunde legt — eine bedeutende Rolle. Er geht vornehmlich von New York nach Plätzen an den Kanälen sowie den Großen Seen. 1927 ist allerdings in seiner Beförderung ein beträchtlicher Rückschlag eingetreten (auf 150 000 t). Anders der Zuckertransport, der sich in gleicher Richtung bewegt und 1927 einen starken Aufschwung nahm (auf 120 000 t). Gleiches gilt von den Eisentransporten, die namentlich von Buffalo kamen und z. T. unter Umschlag auf die Bahn nach Neu-England-Plätzen gingen (insgesamt 120 000 t). An Gütern, die in Mengen von 50—100 000 t befördert zu werden pflegen, sind schließlich noch zu nennen: Kohle, die hauptsächlich über den Champlain-Kanal nach Norden geht, Holz, das teils aus Canada über den Champlain-Kanal, teils von New York über den Hudson kommt, Papier, das zumeist von Canada kommt und nach New York geht, und Salz, das in Erie- und Cayuga-Seneca-Kanal-Plätzen für New York verschifft wird. Der Stückgutverkehr ist naturgemäß unter dem Einfluß der Konkurrenz von Eisenbahnen, elektrischen Bahnen und Kraftwagen nur beschränkt entwicklungsfähig, namentlich was die Beförderung kleinerer Sendungen betrifft. Immerhin weist die Statistik auch hier in der letzten Zeit Fortschritte auf. 1927 hat die Detroit-New-York Transit-Co. mit den zwei großen Motorschiffen „Twin Cities" und „Twin Ports" (von je 2600 t Ladevermögen) einen Eildienst zwischen Detroit und New York unterhalten, mit dem auch umfangreiche zum Export, so auch nach Deutschland, bestimmte Automobilsendungen befördert wurden.

Die auf dem New-York-State-Barge-Canal tätige Flotte umfaßt neben 78 Schleppern einschließlich der Motor- und der Tankkähne 770 Einheiten mit einem Fassungsvermögen von rund 415 000 t gegen 405 000 t 1925 und 400 000 t 1926. Obschon ein Befahren des Kanals mit 2800 t-Kähnen möglich ist, zeigen die in Gebrauch befindlichen Schiffe durchgängig ein viel kleineres Fassungsvermögen. Am stärksten vertreten ist immer noch der 300 t-Kahn, obschon von 1925 auf 1927 ein Rückgang von 302 auf 239 Stück eingetreten ist. Danach folgt der 500 t-Kahn mit 143 bzw. 147 Stück. In mehreren Dutzend sind der 600, 700 und 800 t-Kahn vertreten. Alle diese Kähne sind fast ausschließlich aus Holz, das auch weiter als Baustoff verwandt wird, wie namentlich die in den letzten Jahren eingetretene Vermehrung der 600 t-Schiffe bezeugt. Die 1000 t-Holzschiffe weisen dagegen einen Rückgang von 26 1926 auf 18 1927 auf. In Eisen sind in größerer Zahl lediglich die bereits erwähnten Tankkähne sowie 750 t-Kähne (1925 50, 1927 48) ferner 3 große Motorschiffe erstellt. Das Festhalten an kleinen Schiffsmassen und am Holz als Baustoff mutet in deutschen Augen rückschrittlich an.

Die weitgedehnte Betriebsstatistik der Division of Canals des Departement of Public Works, deren Arbeit als verkehrsbeobachtende und verkehrsfördernde Behörde durchaus Anerkennung verdient, erlaubt auch einen Einblick in die Beschäftigung der Kahnflotte. Danach betrug im Durchschnitt der letzten 3 Jahre die durchschnittliche Länge einer Reise 222 Meilen (= 356 km) bzw. 7½ Tage, die Tagesstrecke sonach 29,6 Meilen (=47½ km).

Bedenkt man, daß die Baukosten des New-York-State-Barge-Canal rund 160 Mill. Dollar betrugen — die Gesamtaufwendungen (einschl. Betriebskosten) des Staates New York für den Kanal beliefen sich bis Mitte 1926 auf 255 Mill. Dollar — und daß auf dem Kanal keine Abgaben erhoben werden, so kann ein Verkehr von 2½ Mill. t nur als ein völlig unbefriedigendes Ergebnis bezeichnet werden, selbst wenn man einen Druck des Kanals auf die Eisenbahnfrachten — eine stark umstrittene Tatsache — anzunehmen bereit ist. Die Frage nach dem wirtschaftlichen Erfolg des Kanals glaubt selbst der Superintendent ob Public Works des Staates New York in seinem neuesten Bericht negativ beantworten zu müssen, trotz des freudig festgestellten dauernden Fortschrittes der Verkehrsleistung. Er weist auf den ungleich größeren und sich rascher entwickelnden Verkehr der Kanadischen St. Lorenz-Strom-Kanäle hin: Während der Verkehr des New-York-State-Barge-Canals sich von 1,2 Mill. t 1919 auf 2,6 Mill. t 1927 hob, ist jener Verkehr von 2,9 auf 7,9 Mill. t gestiegen, womit die Leistungsfähigkeit des kanadischen Schiffahrtsweges annähernd erschöpft sein soll, während der New-York-State-Barge-Canal theoretisch 20 Mill. t jährlich zu leisten vermag. Als wesentliche Ursache des Zurückbleibens der tatsächlichen Verkehrsleistung bezeichnet der Superintendent die Ueberkreuzung des New-York-State-Barge-Canals durch eine Unzahl zu niedriger Brücken, die die Durchfahrt von Schiffen normaler Höhe unmöglich machen. — Er berührt damit einen der zahlreichen für den geringen Verkehr des Erie-Kanals geltend gemachten Gründe. Wir beschränken uns darauf, diese hier kurz zu enumerieren: 4-monatliche Schiffahrtssperre des Kanals im Winter; Anlage des neuen Kanals unter Abweichung von der alten Route, weshalb viele an dieser gelegene Unternehmen sich der Bahnbeförderung zugewandt haben; unzulängliche Organisation der Schiffahrtsspedition; ungenügende Fahrtiefe des Kanals (ein Moment, das durch Intensivierung der Unterhaltungsarbeiten in den letzten Jahren hinfällig geworden sein dürfte); die scharfe Konkurrenz der Landverkehrsmittel, von denen die Eisenbahn große Abrufe von den Stapelplätzen an den Großen Seen zur Ausfuhr mit Liniendampfern ab New York ungleich schneller und prompter bewältigen kann als der über 800 km lange Schiffahrtsweg.

Wer sich diese Momente vor Augen hält, wird einer Anwendung der nordamerikanischen Kanal-Erfahrung auf deutsche Binnenschiffahrtsprobleme widerraten müssen. Man wird vielmehr zu ihrer Beantwortung allein die geographischen, klimatischen, ökonomischen und wirtschaftspolitischen Verhältnisse des eigenen Landes zu Rate ziehen müssen.

Nachwort der Schriftleitung

Es ist noch nicht so lange her, daß die Entwicklung des Erie-Kanals ganz allgemein geradezu als ein Schulbeispiel für die Lehre von den Wasserstraßen und ihrem Verhältnis zu den Eisenbahnen dargestellt wurde. Wir haben stets den Standpunkt vertreten, daß nordamerikanische Kanalerfahrungen bei der Beurteilung der zweckmäßigsten Gestaltung unserer deutschen Verkehrspolitik nicht herangezogen werden dürfen. Aus wissenschaftlicher Feder wird in vorstehendem Aufsatz diese unsere Ansicht bestätigt. Gleichwohl erscheint es uns zweckmäßig, auf die Ursachen noch etwas ausführlicher einzugehen, die für die unzulängliche Verkehrszunahme des Erie-Kanals maßgebend sind. Herr Geheimer Baurat Prof. Dr. Ing. h. c. de Thierry hat diese Ursachen in seinem Vortrag auf der 58. o. Hauptversammlung des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V. am 7. 10. 27 in Duisburg näher erläutert:

Als während des Krieges die Eisenbahnen den ungeheuren Verkehr nicht mehr zu bewältigen vermochten, entschloß man sich, die Binnenschiffahrt zur Behebung der eingetretenen Verkehrsstockung heranzuziehen. Die Fertigstellung des Berge-Kanals wurde mit aller Macht betrieben und im Frühjahr 1918 konnte er in Betrieb genommen werden. Wie die Bundesregierung den Betrieb des gesamten Eisenbahnnetzes als Kriegsmaßnahme übernommen hatte, übernahm sie auch den Betrieb des Kanals. Zunächst wurden die Kanalfrachten in derselben Höhe wie die Eisenbahnfrachten festgesetzt. Diese Maßnahme ließ erkennen, daß unter Aufsicht der Bundesregierung der Kanal unschädlich gemacht werden sollte. Bei der Höhe der Frachten blieb der Verkehr aus und dadurch wurden die Klagen über die Zwecklosigkeit des Kanals immer lauter. Um nun die übermäßig beanspruchten Eisenbahnen zu entlasten, wurden die Eisenbahnfrachten Ende Juni 1918 um 25% erhöht, während die Kanalfrachten unverändert blieben. In einer Unterredung mit dem Generaldirektor der vom Bunde verwalteten Verkehrswege, von dem die Verteilung aller Frachten abhing, gab er die Erklärung ab, daß er keine Fracht den Kanälen zuweisen würde, solange eine Eisenbahn sie befördern könnte.

Unter diesen Umständen — so führt Geheimrat de Thierry aus — ist es nicht verwunderlich, daß, solange der Kanal von den Bundes- und den Militärbehörden verwaltet wurde, ein Kanalverkehr sich nicht entwickeln konnte. Es mag noch bemerkt werden, daß der Versuch, den Betrieb des Kanals unter Aufsicht der Bundes- und der Militärbehörden zu stellen, dem Staate mindestens 1 Million Dollar kostete, fast 30% hiervon mußten die Einwohner des Staates New York aufbringen.

Erst im Jahre 1921 wurde der Barge-Kanal den Behörden des Staates New York zurückgegeben. Es galt nun, den Verkehr, den die Eisenbahnen sich angeeignet hatten, zurückzuerobern, wobei es nicht nur an Gütern, sondern auch an Schiffsraum und an Schleppern fehlte. Mit dem durch eine Schiffahrtsgesellschaft von der Bundesregierung übernommenen Material konnte überhaupt kein großer Verkehr bewältigt werden.

Abgesehen von diesen Schwierigkeiten führt de Thierry die langsame Entwicklung des Kanalverkehrs auf eine Reihe weiterer Ursachen zurück, in erster Linie auf den Mangel an öffentlichen Häfen und Umschlagsplätzen. Kennzeichnend für die Politik der amerikanischen Eisenbahnen gegenüber der Anlage von Kanalhäfen und Umschlagsstellen ist folgender Vorfall: In Buffalo ist der Kanalhafen an das Netz des New York-Central R. R. angeschlossen, aber die Eisenbahngesellschaft weigerte sich, Wagen vom Kanalhafen nach industriellen Werken, die Bahnanschluß haben, zu überführen. Auf eine Beschwerde verfügte die Kommission für öffentliche Arbeiten der Vereinigten Staaten, daß die Eisenbahn zu diesen Leistungen verpflichtet sei. Aber die Eisenbahn bestritt die Zuständigkeit dieser Kommission und es mußte der Klageweg beschritten werden. Der Prozeß mußte durch alle Instanzen durchgefochten werden. Im Jahre 1926 wurde das Urteil des höchsten Bundesgerichts gefällt, aber damit scheint die Angelegenheit, nach Mitteilungen der Kanalbehörde in Albany noch keineswegs erledigt zu sein.

Während bei uns die Anlage von Kanalhäfen und einfachen Umschlagsstellen Hand in Hand mit dem Ausbau des Kanals geht, hat der Staat New York erst im Jahre 1909 die ersten Schritte zur Anlage von Umschlagsstellen unternommen. Nicht einmal an den Endpunkten in Buffalo und New York verfügte die Kanalverwaltung über eigene Umschlagsstellen. Vor allen Dingen hat der Mangel an eigenen Getreidesilos in Buffalo und in New York diesen Verkehr mehr und mehr den Eisenbahnen in die Hände gespielt.

Im Jahre 1880 wurden auf den Kanälen des Staates New York mehr als 30 Millionen Bushel Weizen von Buffalo nach New York befördert, über 10 000 Fahrzeuge haben diese Transporte vermittelt. Im Jahre 1918 sind nur eine halbe Million Bushel auf dem Kanalweg befördert worden. Durch billige Frachten von den Getreidegebieten am oberen Missouri wird ziemlich viel Getreide nach New Orleans und den Golfhäfen befördert, aber, obwohl über 100 Millionen Bushel Getreide jährlich von der Schiffahrt auf den Seen nach Buffalo gefahren werden, lagerte am Ende der Schiffahrtsperiode 20 mal so viel Getreide in Buffalo als die Kanalschiffahrt in den vorangegangenen 7 oder 8 Monaten überhaupt befördert hatte.

In Buffalo befanden sich 23 Getreidesilos mit einem Aufnahmevermögen von über 28 Millionen Bushel und in 10 Stunden konnten 1,9 Millionen Bushel von den Silos in Kanalschiffe geladen werden. Trotz dieser außerordentlichen Leistungsfähigkeit der Getreideverkehrsanlagen hat der Getreideverkehr auf dem Kanal von Jahr zu Jahr abgenommen. In New York waren 5 oder 6 Getreidesilos vorhanden, aber nur zwei davon waren so gelegen, daß die Kanalschiffe sie erreichen konnten, sie gehörten außerdem den Eisenbahnen, die deren Benutzung durch die Kanalschiffe alle möglichen Schwierigkeiten in den Weg legten.

Auch in Buffalo gehörten die meisten, wenn nicht alle Getreidespeicher, den Bahnen, kein einziger war im Besitz der Kanalverwaltung. In dem Fehlen eigener Getreidesilos ist zweifellos die Hauptursache für die Abnahme des Getreideverkehrs auf dem Kanal zu erblicken. Der erste Schritt der Kanalverwaltung war zunächst die Erbauung eigener Silo-Anlagen in New York. Neben 6 Umschlagsstellen in New York allein wurde 1912 beschlossen, an 56 anderen Stellen Umschlagsstellen zu errichten, deren Bau jedoch nur langsam vor sich geht. Die Getreideverkehrsanlage in New York vermag 2 Millionen Bushel aufzunehmen. Sie ist fertiggestellt. In Oswego soll eine Getreideverkehrsanlage mit etwa drei Viertel Millionen Bushel Fassungsvermögen errichtet werden.

Durch diese Maßnahmen hofft man den Durchgangsverkehr durch den Kanal, der auf ein Sechstel des Verkehrs vor 30 Jahren herabgegangen war, während der Lokalverkehr seit 40 Jahren unverändert geblieben ist, zu heben.

Ein weiterer Grund für den Rückgang des Kanalverkehrs ist darin zu erblicken, daß bei dem Bau des neuen Kanals er auf etwa ein Drittel seiner Länge verlegt werden mußte. Besonders in den Städten war es nicht möglich, den Kanal in seinen neuen größeren Abmessungen durchzuführen und es ist dadurch dem Kanal ein großer Teil seines früheren Verkehrs entzogen worden.

Schließlich sind die Klagen über die Ueberschreitung der Kosten des Kanalbaues und die langsame Entwicklung des Verkehrs auf den Einfluß der Politik zurückzuführen. Noch heute spielt die Politik eine große Rolle in allen mit den Wasserstraßen zusammenhängenden Fragen, aber besonders unheilvoll hat sich der politische Eingriff beim New York—Barge-Kanal ausgewirkt. Bei jedem Wechsel des Gouverneurs des Staates New York, der alle zwei Jahre stattfindet, war es selbstverständlich, daß auch die gesamte Verwaltung des Kanals gewechselt wurde. Sogar Schleusen- und Brückenwärter wechselten mit jeder Aenderung der politischen Atmosphäre in den höheren Regionen. Man hat schließlich erkannt, daß die Beschäftigung aller Beamten einzig und allein von ihren Leistungen und nicht von ihrer Zugehörigkeit zu der am Ruder stehenden politischen Partei abhängen darf.

VERSCHIEDENE MITTEILUNGEN.

ALLGEMEINES

Hundert Jahre Union-Gießerei Königsberg Pr. Am 1. Mai 1928 konnte die Union-Gießerei, Lokomotiv-Fabrik und Schiffswerft in Königsberg/Pr. auf ein hundertjähriges Bestehen zurückblicken. Die Firma hat aus diesem Anlaß eine wertvolle Jubiläums-Denkschrift herausgegeben; wir werden in der nächsten Nummer unserer „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" auf die Entwicklung und die Verdienste der Union-Gießerei auf dem Gebiete des Binnenschiffsbaus in einer besonderen Würdigung zurückkommen.

*

Der Vorstand des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V. hat der Jubiläums-Firma in Anerkennung ihrer besonderen Verdienste auf dem Gebiete des Binnenschiffbaues die herzlichsten Glückwünsche telegraphisch zum Ausdruck gebracht.

Die Verteilung der Behördenaufträge. Der wirtschaftspolitische Ausschuß des Reichswirtschaftsrats hat ein von seinem Arbeitsausschuß ausgearbeitetes Gutachten über die Verteilung der Aufträge der Behörden einstimmig genehmigt. Das Gutachten wünscht, daß die öffentlichen Aufträge, soweit dies ihrer Natur nach möglich ist, als Ausgleich gegenüber den Aufträgen der privaten Wirtschaft in die Depressionszeiten verlegt werden; als Vorbereitung hierzu ist die Aufstellung von Wirtschafts- und Bauplänen auf mehrere Jahre erforderlich. Soweit eine solche Verlegung nicht möglich ist, muß eine tunlichst gleichmäßige Verteilung der Aufträge erzielt werden, wobei für Industrien mit starken Saisonschwankungen auf eine Ausfüllung der flauen Zeiten durch die öffentlichen Aufträge zu nehmen ist.

Luftschutz. Reichsverkehrsminister a. D. Dr. Ing. h. c. Dr. jur. Krohne, der vor kurzem als Präsident des Deutschen Luftschutz der Oeffentlichkeit eine Denkschrift über Luftgefahr und Luftschutzmöglichkeiten übergeben hat, sprach am 26. April 1928 auf Einladung des Architekten- und Ingenieur-Vereins zu Berlin über das Thema: „Luftschutz, ein technisches und organisatorisches Problem". Nachdem Dr. Krohne darauf hingewiesen hatte, daß der zivile Luftschutz auch in denjenigen Staaten, die über eine volle militärische Abwehrorganisation verfügten, eifrigst gefördert werde, legte er dar, in welcher Weise der Luftschutz eine Umgestaltung unserer Bau-, Verkehrs- und der damit zusammenhängenden Technik bringen wird. Noch sei es beim augenblicklichen Stand des Problems nicht möglich, für irgendwelche bestimmte Vorschläge einzutreten. Zunächst müßten Wissenschaft und Praxis das Problem in allen seinen Verzweigungen erforschen. Die Aufgabe, der Luftgefahr durch zivile Maßnahmen zu begegnen, sei lösbar. Allerdings handle es sich dabei nicht nur um technische Lösungen, denn diese müßten häufig an der wirtschaftlichen Untragbarkeit scheitern. Die Aufgabe der Wissenschaft und Technik sei es, einen Weg zu finden, der höchstmögliche Sicherheit gegen Spreng-, Brand- und Gasbomben ohne Gefährdung der Wirtschaftlichkeit bringe. Beim Hausbau sei eine sorgfältige Prüfung des verwandten Materials auf Druck- und Zugfestigkeit und gleichzeitig eine Umgestaltung der gesamten Konstruktion erforderlich. Der Moment sei deswegen für diese Dinge besonders günstig, weil ja sowieso nach neuen Methoden des Bauens gesucht werde. Entweder müßten die tragenden Teile der Häuser und die Dächer und Zwischendecken genügend widerstandsfähig gemacht, oder es müßten innerhalb der einzelnen Häuser besonders gesicherte Blocks geschaffen werden. Im Treppenhaus und in den entsprechend ausgebauten Kellern müßten Zufluchts- und Notaufenthaltsorte gebildet werden. Besondere Aufmerksamkeit sei der Ventilation der Räume zu widmen, da durch sie die etwa durch Gas verseuchte Luft entgiftet werden müsse. Der Vortragende ging auch auf Einzelheiten der Umgestaltung der Dachkonstruktionen und auf die Ausgestaltung der Feuerwehr ein. Der Deutsche Luftschutz wird vielleicht ein Preisausschreiben für praktisch verwertbare Vorschläge veranstalten.

Dr. Krohne schloß seinen Vortrag mit der Aufforderung an die anwesenden Sachverständigen aus den Kreisen der Bau- und Verkehrstechnik sowie der Feuerwehr und andrer entsprechender Organisationen, positiv am Deutschen Luftschutz mitzuabeiten.

Verkehrsfragen in der Internationalen Handelskammer. Der Ausschuß für Eisenbahntransporte der Internationalen Handelskammer hat am 17. 2. 28 unter dem stellvertretenden Vorsitz von Herrn Dr. Silverberg (Köln) getagt. Das Studium der sogenannten Diskriminationstarife ist dem Ausschuß für Handelspolitik und Beseitigung der Handelshemmnisse überwiesen worden, da diese Frage nicht nur eine solche des Transportwesens ist, sondern in gewissem Umfange auch handelspolitischen Charakter trägt. Der Ausschuß hat sich ferner mit der Frage der Kosten und Verzögerungen befaßt, die durch Verwaltungsmaßnahmen bei der Verzollung von Waggonladungen und beim Grenzübergang derselben verursacht werden. Ueber die „begebbaren Frachtbriefe" (Eisenbahn-Konossemente) gingen die Meinungen auseinander; ein Unterausschuß wird die Frage weiter prüfen. Nach einem Bericht von Herrn Lacour-Bayet über Nachnahmesendungen wurde beschlossen, die Stellungnahme des Internationalen Eisenbahnverbandes über die besten Mittel zu einer Verbesserung des gegenwärtigen Systems der Nachnahmesendungen einzuholen. Weiter wurde dem Ausschuß über die bisherigen Arbeiten zur Schaffung einer einheitlichen Nomenklatur für den Güterverkehr berichtet. Die Internationale Handelskammer beabsichtigt mit ihrem Material die Arbeiten des Internationalen Eisenbahnverbandes vom Standpunkt der Geschäftswelt aus zu unterstützen und zu ergänzen. Für eine Reihe von Waren wurden bestimmte Vorschläge wegen einheitlicher Namensbezeichnung zur Berücksichtigung empfohlen. Der Ausschuß empfahl, möglichst darauf hinzuwirken, die Vereinheitlichung späterhin in tunlichste Uebereinstimmung mit der Zollnomenklatur und der Namengebung für die Handelsstatistik zu

bringen. / Der Ausschuß für Binnenschiffahrtsfragen, in dem die Deutsche Gruppe von Herrn Geheimen Rat Dr. v. Donle (Regensburg) vertreten wurde, hat sich am 24. Februar mit Donauschiffahrtsfragen beschäftigt und in der Hauptsache den Bericht des Vorsitzenden, Herrn Sendeman Allen, über seine Donaureise erörtert. Der Ausschuß wird sein Studium durch Umfragen bei den Landesgruppen zum Zwecke weiterer Erleichterungen und Verbesserungen der Donauschiffahrt fortsetzen.

Zur Aufhebung des Visumzwanges zwischen Deutschland und der Tschechoslowakei. Zwischen der deutschen und der tschechoslowakischen Regierung ist eine Regelung getroffen worden, wonach die Angehörigen des einen Staates das Gebiet des anderen Staates über die amtlich zugelassenen Grenzübergangsstellen auf Grund eines gültigen Nationalpasses ohne Sichtvermerk des Gegenstaates betreten und verlassen können. Soll in dem anderen Staate eine Arbeitsstelle angetreten werden, so ist vor dem Grenzübertritt die Bewilligung zum Stellenantritt von der zuständigen Behörde des anderen Staates einzuholen. Für Mitglieder der Schiffsmannschaft der auf der Elbe verkehrenden Binnenschiffe genügt für den Grenzübertritt in oder zur Ausübung der Berufstätigkeit an Stelle des Passes ein von der zuständigen Behörde ausgestelltes Fahrtenbuch. Der Grenzübertritt auf Grund eines Fahrtenbuches ist auch dann gestattet, wenn ein Mitglied der Schiffsmannschaft mit Zustimmung des Schiffsführers sein Fahrzeug verläßt und auf kürzestem Wege in seinen Heimatstaat zurückkehrt. Die Polizeibehörde des Ortes, an dem das Fahrzeug verlassen wird, muß bescheinigen, daß der Schiffsführer zugestimmt hat.

Tagung der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt. Die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt hat in Straßburg vom 17. bis 28. 4. 1928 getagt. Nach den bisher vorliegenden französischen Mitteilungen hat sie — wie der K. Z. aus Paris berichtet wird, — vier Entscheidungen über Streitfragen der Rheinschiffahrt, die ihr unterbreitet worden waren, gefällt. Sie hat eine Reihe von Aenderungen in bezug auf die Flußpolizei für den Rheinschiffahrtsverkehr angenommen. Diese Aenderungen beziehen sich auf die Reglung des Verkehrs mit kleinen Fahrzeugen. Sie seien durch die Entwicklung des Wassersports auf gewissen Abschnitten des Rheinstromes notwendig geworden. Die Kommission hat ferner beschlossen, daß Techniker auf dem Abschnitt Mannheim-Basel im Jahre 1929 eine Studienreise unternehmen sollen, um die für die Flußschiffahrt notwendige Instandhaltung des Stromlaufes und Strombettes zu prüfen, ebenso wie die Ergebnisse der zur Besserung ergriffenen Maßnahmen. / Die Zentralkommission war von der französischen Compagnie générale pour la navigation du Rhin mit gewissen Steuerfragen befaßt worden (in der Hauptsache mit Steuern und Abgaben, die von Deutschland beansprucht werden). Die Kommission hat nach der französischen Darstellung den Regierungen ins Gedächtnis gerufen, daß alle Abgabenerhebungen vermieden werden müßten, die mit dem Wortlaut oder dem Geist des Mannheimer Abkommens nicht im Einklang stünden.

*

In der französischen Presse gehen die Wogen der Erregung hoch. Die französischen Rheinschiffahrts-Gesellschaften haben bisher lediglich an Frankreich Umsatzsteuern entrichtet, nun hat das Finanzamt der Stadt Duisburg von diesen Gesellschaften, deren Schiffe Duisburg und andere deutsche Häfen anlaufen, und längs des Rheines eigene Niederlassungen, Filialen und Agenturen unterhalten, die Zahlung einer Umsatzsteuer gefordert. Die Gesellschaften sind aufgefordert worden, die entsprechenden Unterlagen zu liefern, damit ihnen die Veranlagung ausgehändigt werden kann. Die Franzosen sind damit nicht einverstanden. Der Zweck dieser deutschen Forderung wäre, schreibt der „Matin“, die deutschen Schiffahrtsgesellschaften zu protegieren. Die französischen Schiffahrtsgesellschaften hätten bereits die deutschen Steuerforderungen zugeschickt erhalten. Die Frage sei für die interessierten Parteien, schließt die Meldung des „Matin“, von außerordentlicher Tragweite. Das „Petit Journal“ spricht von einem Todesstoß gegen die französischen Schiffahrtsgesellschaften am Rhein. / Die französischen Rheinschiffahrts-Gesellschaften haben sich an die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt gewandt und verlangt, daß die Veranlagungs-Affäre auf die Tagesordnung der Frühjahrssitzung gesetzt wird. Die Kommission ist diesem Verlangen nachgekommen, obwohl — wie die „Rhein- und Ruhr-Ztg.“ richtig bemerkt, vorläufig gar kein zwingender Grund vorliegt. Weder haben die französischen Gesellschaften bisher eine Veranlagung erhalten, wissen also noch garnicht, wieviel sie an Umsatzsteuern zahlen sollen, noch laufen irgendwelche Einsprüche, die diese Gesellschaften ebenso wie jeder andere deutsche Staatsbürger erheben können.

„Die Donauwasserkraftnutzung vom naturwissenschaftlichen und nautischen Standpunkt.“ Ueber dieses Thema hielt am 2. 4. 28 im Wissenschaftlichen Klub zu Wien Professor Hofrat Ing. Rudolf Halter einen bedeutsamen, mit großem Beifall aufgenommenen Lichtbilder-Vortrag. / Einleitend bemerkte der Vortragende, daß die großen technischen Probleme in einseitiger wirtschaftlicher Entwicklung sehr häufig Gegensätze zu anderen Problemen zeitigen, wenn nicht hochentwickelter Gemeinsinn Wandel schafft; so tobte im Vorjahre im Deutschen Reiche ein heftiger Kampf zwischen Wasserstraße und Eisenbahn und heuer wogt in Oesterreich ein Kampf um die Fortführung der Elektrifizierung der Eisenbahnen. Andrerseits wird der Kampf mit den Naturgewalten für die Menschheit umso siegreicher enden, je mehr fortgesetzt Naturbeobachtung die Grenzen menschlichen Könnens erreicht. Dieser Kampf ist noch nicht zu Ende, die furchtbaren Ueberschwemmungen im Vorjahre am Mississippi und am Rhein im Fürstentum Lichtenstein geben davon Zeugnis. Als Beispiel für das Gesagte diente der genannte Vortrag. / Es wurden zuerst die Projekte aufgezählt, die schon zum Zwecke der Donauwasserkraftnutzung entstanden sind und in ihrem Wesen kurz angedeutet. Es wurden die Gründe erörtert, die bisher ihrer Durchführung entgegenstehen und in technischer Beziehung in der Geschiebeführung und in der Eisbildung sowie endlich in der unbehinderten Ausübung der Großschiffahrt zu suchen sind. / Mittlerweile ist die erste Donauwasserkraftanlage in Bayern oberhalb Passau erbaut worden, welche zuvörderst zu Zwecken der Großschiffahrt errichtet worden ist, um die Felsklippen zwecksicher zu überstauen. Fast ebenso wichtig wie dieser primäre Zweck der Anlage ist der sekundäre, der Ausnützung des Staugefälles zur Energiegewinnung. Diese Anlage bei Steinbach bildet sozusagen ein Versuchsobjekt im großen Stile, um die Wechselwirkungen zwischen Kraftnutzung einerseits, Geschiebeführung und Eisführung andrerseits klar zu legen. / Bei günstigem Ausfalle solcher Beobachtungen wären die Ausführungen ähnlicher Anlagen an der Donau in Oesterreich wie in Aschach, Grein und Persenbeug, ferner in der ehemals ungarischen Kataraktenstrecke von Alt Moldowa bis Turn

Severin gesichert. / Bei Wasserkraftanlagen jedoch, bei welchen Betriebswasser für die Kraftnutzung dem Strome seitlich entzogen werden soll, treten Interessengegensätze zwischen Kraftnutzung und Großschiffahrt auf, die nur durch ein verständnisvolles Zusammenwirken beider Interessengruppen gelöst werden können. / Die genügende Tauchtiefe der beladenen Warenboote zu allen Zeiten und Wasserständen während der Schiffahrtsperiode, die erforderlichen Fahrwasserbreiten zur Ausführung der erforderlichen Schiffsbewegungen, der in keiner Weise zu vergrößernde Schiffswiderstand der bergfahrenden Schleppzüge und die vollkommene Betriebssicherheit des ganzen Verkehres zu Wasser sind die Bedingungen, welche die Großschiffahrt unbedingt stellen muß, soll ihre ganze Entwicklung jetzt oder in Zukunft nicht empfindlich gestört werden. / Dabei ist nicht nur das Bedürfnis der Tauchtiefe im jetzigen Augenblick maßgebend, sondern auch jene der nächsten Zukunft, welche sich als wünschenswert erweisen dürfte, sobald der Rhein—Main—Donaukanal vollendet sein wird. / Stromeinengungen zwecks Vergrößerung der Fahrwassertiefen bei Niederwasser sind begrenzt durch die Beachtung der Naturgesetze und durch die Ausübung der Schiffahrt. Der Wasserentzug aus dem Strom für Kraftnutzungszwecke wird daher zu Zeiten niedriger Wasserstände gedrosselt ,unter Umständen, wenn auch selten und nicht alljährlich, vollständig eingestellt werden müssen. Nur bei mittleren Wasserständen wird daher die Leistungsfähigkeit der Donaukraftanlage die volle Höhe erlangen können. / In strittigen Fällen wird der Großschiffahrt das primäre Interesse zuzuerkennen sein. / Viribus unitis die einzigmögliche Lösung des Donaukraftproblemes.

Eichung der Binnenschiffe. Unter dem 23. März 1928 ist vom Reichsverkehrsminister nach Zustimmung des Reichsrats die neue Eichordnung für Binnenschiffe auf deutschen Wasserstraßen erlassen worden (siehe Z. f. B. 11/1927, 504; 8/1928, 234). Sie ist im Reichsverkehrsblatt Nr. 8, S. 19 ff. und im Reichsministerialblatt Nr. 14, S. 169 veröffentlicht und tritt am 1. Juli 1928 anstelle der mehr oder weniger in den Eichbestimmungen voneinander abweichenden Eichordnungen der Länder in Kraft. Damit ist für das ganze deutsche Reichsgebiet die von der Schiffahrt seit langem erstrebte Vereinheitlichung der Eichvorschriften erreicht. / Die Ausführung der Eichungen verbleibt den von den Landesregierungen bestellten Eichbehörden, da es an einem Unterbau der Reichswasserstraßenverwaltung noch fehlt. Ein unmittelbarer Eichzwang ist, wie bisher, nicht vorgesehen. § 17 setzt die Eichgebühren fest, die den Ländern zufließen, die auch die Kosten der Eichung tragen. Lediglich die technische Aufsicht über die Eichungen einschließlich der Nachprüfung der Schiffseichungen ist zur Wahrung der Einheitlichkeit dem Reichskommissariat für Seeschiffsvermessung übertragen worden. Um für die Uebergangszeit Härten zu vermeiden, ist bestimmt, daß die bisher ausgestellten Eichscheine bis zum 1. Oktober 1932, die nach dem Elbeichsystem ausgestellten sogar bis zum 1. Oktober 1937, in Geltung bleiben. Sofern vor diesen Terminen eine Nacheichung und die Ausfertigung eines neuen Eichscheines geboten ist, wird das Schiff bereits nach den neuen Eichbestimmungen geeicht. / Die Grundlage der einheitlichen deutschen Eichordnung bildet das am 27. November 1925 in Paris unterzeichnete Europäische Uebereinkommen für die Eichung der Binnenschiffe, durch das die Brüsseler Eichkonvention zwischen Deutschland, Frankreich, Belgien und den Niederlanden vom 4. Februar 1898 ersetzt worden ist. Außer von Deutschland ist die Pariser Eichkonvention durch die Rheinuferstaaten, Belgien, Frankreich, die Niederlande und die Schweiz, sodann von Groß-Britannien, Bulgarien, Oesterreich, Ungarn, Rumänien und Spanien ratifiziert worden. Es erhellt daraus, daß die Vereinheitlichung der Eichvorschriften über die Grenzen Deutschlands hinaus für die europäische Binnenschiffahrt fortschreitet. *Ut.*

Ratifikation der internationalen Seehafen-Ordnung. Generalkonsul *Aschmann* überreichte am 2. Mai 1928 im Völkerbundsekretariat die vom Reichspräsidenten vollzogene *Ratifikationsurkunde zum Uebereinkommen im Statut über die internationale Rechtsordnung der Seehäfen* zur Hinterlegung im Archiv des Völkerbundes.

Deutschland ist dem Abkommen über die internationale Ordnung der Seehäfen, das von der Verkehrskonferenz des Völkerbundes bereits im Jahre 1923 in Genf im Entwurf vorgelegt wurde und dort die einmütige Zustimmung von etwa 40 auf der Konferenz vertretenen Staaten gefunden hatte, im Februar 1928 beigetreten. Auf den Inhalt des Abkommens soll in diesem Zusammenhang nicht näher eingegangen werden. Interessant ist, daß nach Art. 6 des Abkommens jeder Staat in der Frage der Seehafentarife zur Anwendung verschiedener Bestimmungen des Statuts über die internationale Rechtsordnung der Eisenbahnen verpflichtet wird ohne Rücksicht darauf, ob der Vertragsstaat Vertragsteil des letzteren Abkommens ist oder nicht. Die in Frage kommenden Bestimmungen des Eisenbahnübereinkommens, soweit sie auf die Tarifierung Bezug nehmen, räumen den Vertragsstaaten aber ausdrücklich die volle Tarifhoheit ein, „um den Tarifen im allgemeinen die Geschmeidigkeit zu belassen, die erforderlich ist zur möglichst engen Anpassung an die vielseitigen Bedürfnisse des Handels und des kaufmännischen Wettbewerbs". Es wird gleichwohl zum Vorbehalt gemacht, daß auf den internationalen Verkehr angemessene Tarife zur Anwendung kommen, sowohl was deren Höhe als auch deren Anwendungsbedingungen betrifft, wobei jede unterschiedliche Behandlung in Fortfall zu kommen hat, die das Merkmal der Mißgunst gegen die übrigen Vertragsstaaten oder ihre Schiffe trägt.

Schiffs-Neubauten. Auf der Schiffswerft in Boltzenburg a. E. wurde das Motorfrachtschiff „Robert Müller I", das eine Verdrängung von 1000 t aufweist, fertiggestellt. Die erste Reise hat das Fahrzeug inzwischen mit 500-Tonnen-Ladung von Hamburg nach Barby angetreten. Das Fahrzeug hat eine Länge von 68 m und bei voller Ladungsausnutzung einen Tiefgang von 2,70 m. Für die auf der Elbe herrschenden Wasserverhältnisse wird eine Beladung von 1000 t kaum in Frage kommen können. Das Schiff ist das größte seiner Art auf der Elbe.

*

Den Stettiner Oderwerken Aktiengesellschaft für Schiff- und Maschinenbau ist von der Firma Gebrüder Goedhart A.-G., Düsseldorf die Lieferung eines Saugebaggers übertragen worden. Der Bagger wird imstande sein, aus einer Tiefe bis zu 25 m das Baggergut anzusaugen und unmittelbar durch eine schwimmende oder durch eine auf dem festen Lande verlegte Druckrohrleitung auf eine Entfernung bis zu 800 m zu drücken. Andererseits ist es auch möglich, das Baggergut aus Prähmen abzusaugen und an Land zu spülen. In diesem Falle wird der in den Prähmen zugeführte Boden durch eine Spülpumpe, die in der Stunde 4000 Kubikmeter Wasser fördern kann, verdünnt. Die große, ganz aus Siemens-Martin-Stahl hergestellte Förderpumpe, wie auch die Spülpumpe erhalten unmittelbaren Antrieb durch je eine Dampfmaschine. Die Antriebsmaschine der Förderpumpe wird eine Leistung von etwa 600 PSi, diejenige der Spülpumpe eine Leistung von etwa 250 PSi besitzen.

DEUTSCHE BINNENSCHIFFAHRT

Um die Regulierung von Rhein und Bodensee. Die Verhandlungen, die zwischen der Schweiz und Deutschland schon seit längerer Zeit über die Beteiligung der Kosten an der Rhein-Regulierung von Basel nach Straßburg schweben — es handelt sich um rund 60 Millionen Franken — scheinen, wie der DAZ aus Basel gemeldet wird, einen guten Schritt vorwärts gekommen zu sein. Wie verlautet, ist Deutschland grundsätzlich bereit, die Hälfte der Kosten zu übernehmen. Ferner will es für die durch die Regulierung auf deutschem Gebiet entstehenden Schäden aufkommen. Die Verhandlungen mit Frankreich scheinen nicht so günstig zu verlaufen. Frankreich will von einer Kostenbeteiligung einstweilen nichts wissen und macht geltend, daß es ja die Kosten für die Errichtung des elsäßischen Rheinseitenkanals allein tragen müsse. Dagegen will es für die Unterhaltungskosten und für die Schäden auf seinem Gebiete aufkommen. Ueber die Verteilung der auf die Schweiz entfallenden Kosten unter die einzelnen Kantone herrscht noch ziemliche Ungewißheit. Der Kanton Basel tritt mit aller Kraft für die Regulierung Basel—Straßburg ein. Die Ostschweiz dagegen legt größeres Gewicht auf die Bodenseeregulierung und den Ausbau der Straße Basel—Konstanz.

*

Hinsichtlich der Finanzierung der Bodensee-Regulierung wird von schweizerischer unterrichteter Seite mitgeteilt: Die Regierungen der Kantone St. Gallen, Thurgau und Zürich haben dem Projekt des Amtes für Wasserwirtschaft für die Bodenseeregulierung zugestimmt und wünschen eine rasche Verwirklichung des Projektes. Der Kanton Schaffhausen machte seine Zustimmung von zahlreichen Forderungen und Begehren finanzieller und administrativer Art abhängig. In einer vom Eidgenössischen Departement des Innern einberufenen Konferenz zwischen den Bundesbehörden und den Vertretern der vier genannten Kantone wurden die Forderungen eingehend besprochen, worauf sich der Vertreter Schaffhausens die endgültige Stellungnahme des Kantons vorbehielt. Diese steht zur Zeit noch aus. Es ist aber damit zu rechnen, daß auch Schaffhausen demnächst seine Zustimmung erteilen wird. Sobald eine solche vorliegt, wird das Eidgenössische Departement des Innern die Verhandlungen mit den angrenzenden Staaten über die finanzielle Beteiligung an den Regulierungskosten, die sich auf 15½ Millionen Franken stellen, wieder aufnehmen.

Direkter Dampferdienst Rhein—Helsingfors. Die Kölner Reederei A.-G., die seit Jahren einen regelmäßigen Dampferdienst nach London und Stettin unterhält, hat die regelmäßige Dampferexpedition vom Rhein nach Helsingfors neu aufgenommen.

Zum Bau des Küsten-Kanals. Im Oldenburgischen Landtag wurde vor kurzem von Regierungsseite die Erklärung abgegeben, daß auf oldenburgischem Gebiete noch eine Strecke von 2,4 km des Küstenkanals auszubauen ist. Der Anschluß an die Ems wird von Preußen voraussichtlich in drei Jahren erfolgt sein.

Das Projekt der Havel-Regulierung fertiggestellt.
Das Wasserbauamt Rathenow hat das Ergebnis seiner Voruntersuchungen über die geplante Havel-Regulierung in einer Denkschrift niedergelegt, die in diesen Tagen dem Reichsverkehrsminister zugeht. Die nachstehenden Ausführungen entnehmen wir der Magdeb. Ztg.:

Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Projektes der Havel-Regulierung, das in seinen Anfängen auf Friedrich den Großen zurückgeht, wird am besten beleuchtet durch den Umfang der Ueberschwemmungen der Jahre 1926 und 1927, die in den westlichen Teilen der Mark 400 Quadratkilometer guten Wiesen- und Ackerlandes unter Wasser setzten. / Das Problem der Havelregulierung gehört zu den dringendsten Aufgaben des kommenden Reichstages und des Preußischen Landtages, die zu je einem Drittel die Mittel für die Durchführung des Projektes bewilligen sollen, während das übrige Drittel von der Provinz aufgebracht werden muß. / Es handelt sich um die Aufgabe, den Elbrückstau zu meistern, der in den verflossenen Hochwasserjahren etwa 400 Millionen Kubikmeter Wasser in das havelländische Luch abgegeben hat. Diese Tatsache ist darauf zurückzuführen, daß das Gefälle der Elbe oberhalb der Havelmündung wesentlich stärker ist als das der Havel, sodaß bei einem Hochwasser nicht nur die ankommenden Havelfluten zurückgestaut werden, sondern auch ein Teil des Elbewassers in die Havelmündung abströmt. Diese rund 200 Millionen Kubikmeter Elbwasser aber könnte die Elbe selbst niemals aufnehmen, da bei der mangelhaften Regulierung ihres Oberlaufes der Einbruch solcher Wassermengen zu einer Katastrophe führen würde. / „Elbe oder Havel" hieß also die Frage, vor die sich das Wasserbauamt gestellt sah. Die Antwort konnte nur in einem Kompromiß liegen; es wurde erleichtert durch die Tatsache, daß die Anlieger beider Stromgebiete in einem selbstgebildeten Elbe-Havelkomitee zu einer Einigung kamen. / Die Havelbewohner erklärten sich bereit, bis zur endgültigen Regulierung der Elbe in Fällen dringender Hochwassergefahr weiterhin den Elberückstau aufzunehmen. / Nach den Vorschlägen der Denkschrift des Rathenower Wasserbauamtes soll die praktische Lösung der Havelregulierung folgendermaßen aussehen:
Zunächst strebt man eine Tieferlegung des Staupunktes an, die dadurch erreicht wird, daß man kurz vor der alten Havelmündung unterhalb Nitzow einen Vorfluter abzweigt, der etwa 7 Kilometer oberhalb Wittenberge — also 16 Kilometer elbabwärts der jetzigen Havelmündung — die Elbe trifft. Dieser Vorfluter soll von hohen Deichen umsäumt und an seinem Ausgangspunkt mit einem Wehr versehen sein. / Die Havel selbst aber soll auf den letzten 15 Kilometern vor der Mündung, die im Jahre 1904 auf Einspruch der Anlieger nicht mitreguliert wurden, auf den Querschnitt des regulierten Flußbettes verbreitert werden. An der Eintrittsstelle in die Elbe ist ebenfalls der Bau eines Wehres geplant, das gleichzeitig in wasserarmen Zeiten im Interesse der Schiffahrt als Stauwehr für die Havel und im Fall des Elbehochwassers als Riegel gegen den Elbrückstau dienen soll.

Vergebung der Arbeiten für das Ottmachauer Staubecken. Die Erdarbeiten für den Bau des Staubeckens Ottmachau in Schlesien wurden der Bauarbeitsgemeinschaft Polensky & Zöllner, Driesen, und Tiefbau A.-G., Julius Berger, Berlin, auf ihr Angebot von 12¼ Mill. RM. übertragen. Das nächstbilligste Angebot war von der Arbeitsgemeinschaft Siemens-Bauunion und Schlesischen Industrie-A.-G. mit 14, 9 Mill. RM. abgegeben worden. Geleitet wird der Bau von der Firma Polensky und soll, wie es heißt, in 4—5 Jahren fertig sein. Von der mitbeteiligten Firma Berger wurde, wie die „Wasser- und Wegebau-Zeitschrift" weiter zu berichten weiß, die Beschäftigung schlesischer Techniker und Arbeiter — ausgenommen die leitenden Persönlichkeiten — zugestanden, ebenso die Beschaffung von Geräten und Materialien in

der Nähe der Baustelle. Das schlesische Unternehmertum hofft überdies auf eine Mitbeteiligung an diesem wohl größten aller bisher hierzulande ausgeführten Tiefbauwerke.

Zum Ausbau des Königsberger Seekanals. Die gesamte Bauzeit für diesen Erweiterungsbau, mit dem 1924 begonnen wurde, ist auf 5 Jahre veranschlagt. Bis 1927 sollten die Vertiefungsarbeiten in der Hauptsache durchgeführt sein, was auch der Fall ist. Der Kanal, der früher nur für Schiffe mit 6 m Tiefgang benutzbar war, ist jetzt bei den meisten Wasserständen schon mit 8 m Tiefgang zu durchfahren. Auch die Verbreiterungsarbeiten sind zum großen Teil schon durchgeführt. Jetzt wird mit den Arbeiten zur vollständigen Befeuerung begonnen, wofür 49 Leuchtfeuer erforderlich sind. Der Bau dieser Leuchtfeuer erfolgt in diesem Jahre. Bisher konnte der Kanal bei Nacht im allgemeinen nicht befahren werden. Demnächst wird ein für den Königsberger Hafen besonders wichtiges Bauwerk dem Verkehr übergeben, nämlich der Pregeldurchstich bei Cosse, der im Zusammenhang mit dem Erweiterungsbau des Seekanals hergestellt ist. Bei Cosse mitten zwischen den neuen Königsberger Hafenbecken macht der Pregel eine beinahe rechtwinklige Biegung, die sehr unübersichtlich ist und wegen der dortigen Enge des Fahrwassers großen Schiffen das Wenden sehr erschwert, kleine Schiffe und namentlich die segelnden Binnenschiffe immer in Bedrängnis bringt. Diese Biegung ist nun durch einen in westöstlicher Richtung verlaufenden Durchstich ausgeschaltet. Der Durchstich ist jetzt fertiggestellt; er hat eine Sohlenbreite von 70 m, eine Wasserspiegelbreite von 118 m und eine Tiefe von 8 m. Zwischen dem Durchstich und dem alten Strombette verbleibt eine schmale Insel, die für Hafenzwecke Verwendung finden kann. Die völlige Fertigstellung der Erweiterung des Seekanals mit Befeuerung soll bis Ende 1929 erfolgen.

Dr. Steinert, Danzig.

Der Wasser-Diesel-Traktor.

Die Motorisierung der Fluß- und Kanalschiffahrt nimmt ihren Lauf. Der Kampf um die Existenz zwingt auch den Kahnschiffer, seinen Betrieb wirtschaftlicher zu gestalten. Nur verhältnismäßig wenige Schiffer sind jedoch in der Lage, sich einen neuen modernen Motorkahn bauen zu lassen. Hier scheint der Wasser-Diesel-Traktor ein geeignetes Mittel zu sein, dem Schiffer zu helfen. Dieses Bestreben, dem Schiffer ein Mittel an die Hand zu geben, sich von fremder Schlepperhilfe unabhängig zu machen, hat dem Traktor auch den Namen „Die Selbsthilfe" gegeben.

Der Wasser-Diesel-Traktor ist ein kleines stabiles Fahrzeug mit einer kräftigen Maschine und zwar mit einem kompressorlosen Dieselmotor. Die enorme Entwicklung, welche der Motorenbau genommen hat und speziell die Ausnutzung des Dieselprinzips auch für Motoren kleiner Leistungen, hat zu der Entstehung des Wasser-Diesel-Traktors geführt. Die Bedienung dieses modernsten und hochentwickelten Motors ist auch für eine Laienhand ohne Schwierigkeit möglich, z. B. ist durch die automatische Umlaufdruckschmierung eine denkbar weitgehende Unabhängigkeit vom Bedienungspersonal erreicht. Es ist nur alle 4—5 Wochen das verbrauchte Schmieröl abzulassen und eine Neufüllung vorzunehmen. Ferner erfolgt bei verschiedener Belastung eine selbsttätige Regelung der Brennstoffzufuhr, sodaß die zum Einspritzen erforderliche Brennstoffmenge dem jeweiligen Belastungszustand angepaßt ist. Der Schiffer ist daher in der Lage, durch einen einzigen Griff die Drehzahl der Maschine von niedrigster sofort bis zur höchsten Leistung zu steigern oder von der höchsten Tourenzahl direkt auf die niedrigste zu drosseln.

Die Ausführung der Wasser-Diesel-Traktoren geschieht in Serien, wodurch naturgemäß eine weitgehendste Verbilligung erreicht wird.

Je nach der gewünschten Leistungsfähigkeit und der zu überwindenden Stromstärke werden drei Typen in Serienbau hergestellt (17 PS, 25,5 PS und 34 PS).

Die Typen A und B sind offene Boote, auf Wunsch mit einer vorderen Blechhaube versehen. Type C hat eine vollkommen geschlossene Vorderkabine. Diese ist besonders auch als Schlepper für größere Kähne und, da äußerst wenig, sowie durch die Kajüte geschützt, auch im Hafen und im rauheren Wasser gut verwendbar.

Bemerkenswert ist der geringe Tiefgang von ca. 55 cm in betriebsfertigem Zustand, wodurch die Verwendung des Traktors in Gewässern mit verhältnismäßig niedrigem Wasserstande ermöglicht wird.

Für größere Schleppleistungen werden folgende Traktoren gebaut:

Type 60 (12 m Länge, 3,20 m Breite, 1,56 m Seitenhöhe, 3 Zyl.-Motor 60 PS, und

Type 120 (17 m Länge, 4,20 m Breite, 1,30 m Seitenhöhe bis Deck, 2×3 Zyl.-Motor 60 PS). Beide Typen haben einen Tiefgang von 70 cm.

Auch diese Typen haben in Binnenschiffahrtskreisen so großes Interesse hervorgerufen, daß deren Herstellung künftig ebenfalls im Serienbau erfolgen wird.

Das Anlassen geschieht bei den 17 und 25,5 PS-Motoren normalerweise durch Andrehkurbel mit der Hand, auf Wunsch jedoch auch, wie bei allen größeren Motoren, vermittels komprimierter Luft- resp. durch elektrische Anlaßvorrichtung. Ferner werden die Fahrzeuge auf Wunsch mit elektrischer Beleuchtung versehen, wobei vorgesehene Scheinwerfer (Sucher) und Handlampen mit langem Kabel oft gute Dienste leisten können.

Der Traktor ist dazu berufen, in vielen Fällen den Schleppdampfer zu ersetzen. Daß er hierzu in jeder Hinsicht in der Lage ist, geht aus seinen außergewöhnlichen Leistungen hervor. Auf Grund der bisher erzielten Erfolge kann festgestellt werden, daß die Leistungen eines Traktors der eines Schleppdampfers bis etwa der doppelten PS-Stärke entsprechen.



„Die Selbsthilfe", mit einer Motorpumpe ausgerüstet, vermag 45 cbm Wasser stündlich zu lenzen. Diese Pumpe kann auch als Feuerlöschpumpe dienen und ist dabei imstande das Wasser 32 m hoch zu schleudern. Der vom Motor angetriebene Spillkopf der „Selbsthilfe" ersetzt eine Motorwinde. Infolge der eingebauten Lufttankräume ist der Traktor zugleich das unsinkbare Rettungsboot; er bietet Raum zur Beförderung von 20—25 Personen.

Die Betriebskosten der Traktors stellen sich auf nur etwa 3 Pf. pro PS und Stunde.

Die beiden Traktortypen A und B bedürfen während der Fahrt beim Drücken keines besonderen Bedienungsmannes, da die Fahrtregulierung durch eine zum Patent angemeldete Fernschaltleitung vom Steuerstande des großen Kahnes aus bequem und mühelos nach Belieben vorgenommen werden kann.

AUSLÄNDISCHE BINNENSCHIFFAHRT

Vorbereitungen für einen neuen belgisch-holländischen Schelde-Vertrag. Bei der Beratung des Haushalts des niederländischen Außenministeriums in der Ersten Kammer gab Außenminister Jonkherr Beelaerts von Blockland eine längere Erklärung über Hollands Beziehungen zu seinem südlichen Nachbarstaat Belgien und insbesondere über den Stand der Vorbereitungen für einen neuen niederländisch-belgischen Vertrag ab. Der Minister legte hierbei — wie wir einem Eigenbericht der DAZ entnehmen — den Nachdruck darauf, daß Belgien außerhalb der in Kraft befindlichen Verträge (d. i. das internationale Scheldeabkommen vom Jahre 1839) keinerlei Rechte geltend machen könne. Es sei selbstverständlich, daß die Ablehnung des Vertragsentwurfs von 1925 durch die niederländische erste Kammer, die wegen der starken Bedenken, die in Holland gegen einige Bestimmungen dieses Vertrages gehegt wurden, erfolgt sei, Belgien nicht das Recht gebe, eine Haltung anzunehmen, als ob es von Holland etwas zu verlangen habe. Auf der anderen Seite dürfe Holland nach der Ablehnung des obigen Vertrages seinerseits nicht in Selbstzufriedenheit abwarten, ob Belgien, dessen Forderungen und Wünsche in Holland bekannt seien, vielleicht der niederländischen Regierung einen neuen Vertragsentwurf vorlege, in dem den holländischen Bedenken Rechnung getragen werde. Nur weitgehende Kurzsichtigkeit könne das große politische und wirtschaftliche Interesse aus dem Auge verlieren, das darin liege, daß beide Staaten durch gegenseitige Besprechungen die durch die Verwerfung des Vertrages von 1925 in der Schwebe gebliebenen Fragen zu einer beide Teile befriedigenden Lösung brächten. Trotz der langen Dauer der bisherigen Vorbereitungen gebe sich die niederländische Regierung der Hoffnung hin, daß der neue Vertrag mit Belgien bei Betätigung eines guten Willens auf allen Seiten noch im Frühjahr 1929 zum Abschluß gebracht werden könne.

*

Die Erklärungen des holländischen Außenministers haben in Belgien starken Widerhall gefunden. Der flämische Standard stellt — so berichtet die Köln. Ztg. — die Bedeutung der Verständigung für den Weltfrieden in den Vordergrund. Vlaamsche Nieuws schlägt ebenfalls diese Tonart an und verweist darauf, daß so gut wie Deutschland und Frankreich sich verständigten, auch zwischen Belgien und Holland dies der Fall sein könne. Eine Interessengemeinschaft zwischen Rotterdam und Antwerpen sei das notwendige Endziel. Die Indépendance Belge geht in ihren Bemerkungen zu der Rede bereits weiter. Sie hält Holland entgegen, daß es verpflichtet sei, die Abmachungen aus den alten Verträgen von 1839 gewissermaßen aufzuwarten. Die Scheldefrage müsse in einem für Belgien günstigen Sinne geregelt werden. Es werde aber dieser Frage keine politische Spitze gegeben werden. Sie sei lediglich wirtschaftlich zu behandeln. Die holländischen Gegner des Vertrags seien von der Furcht vor dem Wettbewerb Rotterdams und Antwerpens erfüllt gewesen. Wenn die Rotterdamer nicht nachgeben wollten, so werde in Belgien eine geschlossene Front gegen Holland entstehen. Sollte man in Holland wegen Antwerpens kaltblütig verzichten wollen und die holländische Regierung demgegenüber machtlos sein, so müsse Belgien alle Möglichkeiten in Betracht ziehen. Für Belgien handle es sich um Tod oder Leben. Antwerpen sei das Herz Belgiens, das Holland nicht lahmlegen dürfe. Das internationale Zusammengehörigkeitsgefühl müsse für die belgischen Rechte eintreten.

Nationaler Binnenschiffahrtskongreß in Belgien. Unter dem Protektorat des Königs findet vom 3. bis 5. November 1928 in Brüssel ein nationaler Binnenschiffahrtskongreß statt.

*

Nachdem die belgische Regierung ihrem Willen, die Wasserstraßenverbindungen zu fördern, durch die Schaffung der Nationalen Kommission für öffentliche Arbeiten Ausdruck verliehen und zur Förderung der Wasserstraßentransporte zwischen Lüttich und Antwerpen ein Schiffahrtsamt ins Leben gerufen hat, erschien es den Binnenschiffahrtsinteressenten am Platze, durch Veranstaltung eines nationalen Kongresses die Aufmerksamkeit aller auf die Bedeutung der Binnenschiffahrt für die allgemeine Wirtschaft des Landes zu lenken. Die Geschäftsordnung dieses Kongresses umfaßt fünf Hauptpunkte, nämlich: 1. Gesetzgebung, Revision des Binnenschiffahrtsrechtes namentlich in Bezug auf die Nationalität der Schiffe und deren Eintragung, Vereinfachung und Vereinheitlichung der Schiffahrtspolizeiverordnungen, Vereinheitlichung des Flußschiffahrtsrechtes auf internationalem Boden, Verordnungen über die Personenschiffahrt auf Flüssen und Kanälen. 2. Schiffahrtsmaterial und Schiffahrtswege; das neue Bauprogramm, Ausbau der Wasserstraßen, Schleusen und Häfen und Eisenbahnanschlüsse; Schleppbetrieb und Traktion. 3. Wirtschaftliche Fragen, Wettbewerb der Eisenbahnen, Statistik, Ausbildung der Schiffer, Versicherung etc. 4. Internationale Binnenschiffahrt, Stand der Binnenschiffahrt in den benachbarten Staaten, Stand der belgischen Schiffahrt in den Nachbarländern Holland, Frankreich und Deutschland, der holländisch-belgische Vertrag und die nationale Schiffahrt, Vertretung der Wasserstraßenbenützer in den internationalen Organismen für die Binnenschiffahrt. 5. Die Flußschiffahrt auf dem Kongo.

Monatsbericht aus den Donauländern. Die österreichische Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft D. D. S. G., das größte Schiffahrtsunternehmen auf dem Strome, weist in ihrem Jahresbericht eine Erhöhung des Bruttoertrages des Schiffahrtsdienstes von 4168 Millionen Schilling im Vorjahr auf 4428 Millionen aus. Zu Lasten dieses Dienstes entfallen an Abgaben, Wertabschreibungen und Investitionsrücklage zusammen 4,487 Millionen gegen 4,340 Millionen im Jahre 1926. Es ergibt sich somit beim Schiffahrtsdienst ein Abgang von 59 406 Schilling, während der Abgang im vorigen Jahre 172 714 Schilling betragen hat. Der Reinertrag stammt aus den Kohlengruben der Gesellschaft in Ungarn. Es konnte, wie im Vorjahr, eine Dividende von 6 Schilling gezahlt werden. Ungeachtet des Abganges beim Schiffahrtsdienst ist die gewaltige Besserung in die Augen springend. Die Rentabilität des Schiffahrtsbetriebes ist beträchtlich gestiegen. Der Geschäftsbericht führt dies besonders auf den Konzentrations- und Rationalisierungsprozeß in der gesamten Donauschiffahrt zurück, der dadurch hervorgerufen worden ist, daß sich die großen Schiffahrtsgesellschaften D. D. S. G., Kgl. Ungarische Fluß- und Seeschiffahrts A. G., Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrts-G. und Bayrischer Lloyd zu einem Pool vereinigt haben; dadurch sind, wie ja seinerzeit in der Z. f. B. ausgeführt, beträchtliche Ersparnisse und andere nutzbringende Folgen für die beteiligten Unternehmungen erzielt worden.

*

Die österreichische Regierung hat die nachahmenswerte Einrichtung getroffen, daß die Agenturen der D. D. S. G. in einigen ausländischen Flußhäfen, in denen sich kein österreichisches Konsulat befindet, das sonst den Konsulaten vorbehal-

jene Recht erhalten, Auslandspässe für die Einreise nach Oesterreich zu vidieren.

*

Parkan (Parkany), der dritte Donauhafen der Tschechoslowakei, wird entsprechend ausgebaut werden. Mit Hilfe dieses Hafens soll das südliche Grenzgebiet der Slowakei auf dem billigen Wasserwege mit den internationalen Märkten verbunden werden. Staat und Gemeinde haben bisher zu gleichen Teilen insgesamt eine halbe Million Kronen für den Ausbau des Hafens gewidmet. Die ursprünglichen Pläne haben sich als derzeit zu kostspielig erwiesen, sodaß fürs erste nur ein kleinerer Hafen bereitgestellt werden wird, der für einen jährlichen Umschlag von höchstens 25 000 Waggons ausreichend sein soll.

*

In Ungarn ist die Errichtung eines neuen Donauhafens geplant, und zwar bei Pesterzsébet. Mehrere ausländische Schiffahrtsgesellschaften haben bereits ihr Einverständnis erklärt, diesen Hafen von ihren Schiffen anlaufen zu lassen. Die Regierung hat dem Plan zugestimmt, ist jedoch nicht bereit, ihn finanziell zu unterstützen. Die Stadt Pesterzsébet wird daher den Hafen auf ihre eigenen Kosten erbauen; die Arbeiten werden voraussichtlich im nächsten Monat aufgenommen. Ueber den in Ungarn konstruierten neuen Schiffstyp, von dem an dieser Stelle bereits die Rede war, ist erläuternd noch folgendes zu melden: Es handelt sich um Fährschiffe, welche ähnlich wie ein Schwimmdock konstruiert sind und den Zweck haben sollen, die auf der Donau talwärts fahrenden Schleppkähne aufzunehmen und unmittelbar an ihren überseeischen Bestimmungsort zu bringen. Dadurch würde natürlich das Umladen erspart und somit der Frachttransport verbilligt werden. In Budapest wurden mit der Prüfung der Neuheit ein technisches, ein kommerzielles und ein finanzielles Komitee betraut. Fürs erste ist bei der Verwendung dieser merkwürdigen Schiffe an einen Verkehr auf der Donau zur Mündung und weiter bis Alexandrien, eventuell auch noch nilaufwärts gedacht. Die Errichtung einer Seeschiffahrtsgesellschaft „Hungaria" in Fiume, deren Schiffe unter ungarischer Flagge fahren werden, stellt unter all den bisherigen Versuchen das erste großzügige Unternehmen im Sinne jenes Punktes der Friedensverträge dar, der den neuen Binnenländern Freihäfen und Seeschiffahrt unter eigener Flagge garantiert.

*

Die Vereinigung der jugoslawischen Donaureeder hat durch einen Zeitungsfeldzug die Auseinandersetzungen über die Krise in der Binnenschiffahrt wieder aufs Tapet gebracht. Man wirft dem Staate Untätigkeit vor und verlangt für die Binnenschiffahrt dieselben steuer- und gebührentechnischen Bevorzugungen, die die Seeschiffahrt genießt. Eine Ursache der Krise sieht man auch in dem bürokratischen Vorgehen der Behörden im Hafendienst. Die erwähnte Vereinigung der jugoslawischen Donaureeder hat ausgerechnet, daß allein die privaten Schiffahrtsgesellschaften und Reeder (die ja nur einen sehr kleinen Teil der jugoslawischen Flußschiffahrt ausmachen) im letzten Jahre durch diese bürokratischen Prozeduren nicht weniger als 4000 Arbeitstage verloren haben. Recht groß ist auch in den Handelskreisen des Königreichs die Mißstimmung gegen die Staatliche Flußschiffahrt SHS, die sich in den eineinhalb Jahren ihres Bestandes im Grunde nicht bewährt haben soll. Man fordert die Auflösung des staatlichen Betriebes und die Schaffung eines großen, der privaten Initiative zugänglichen Unternehmens unter Beteiligung der bestehenden Serbischen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. / Der von der Siemens-Bauunion durchgeführte Brückenbau über die Donau bei Pancevo schreitet programmgemäß fort. Eisgang, Frost und Hochwasser im Winter und Frühjahr haben naturgemäß die Arbeiten verzögert, doch ist dies durch Baubeschleunigung wieder eingeholt worden, so daß die Brücke zum vorgesehenen Zeitpunkt im Frühjahr 1931 fertiggestellt sein wird. Ab nun haben Schiffe, die in den jugoslawischen Donauhäfen an- und auslaufen und dort keine Verladung vornehmen, nicht mehr die Pflicht, sich bei der Hafenbehörde zu melden. / Der jugoslawische Anteil der transbalkanischen Fernkabel wird noch im laufenden Jahre fertiggestellt und damit die Kabelverbindung zwischen Mitteleuropa einerseits, Athen und Konstantinopel anderseits durchgeführt.

*

Der für Bulgarien in Regensburg bestellte Luxuspassagierdampfer „Eudoxia" wird demnächst in seinem Bestimmungshafen Burgas eintreffen.

Dr. F. W.

Deutsch - Oesterreichische Binnenwasserstraßen-Fragen.

Gelegentlich des Berliner Aufenthaltes des österreichischen Bundesministers für Handel und Verkehr, Dr. Schürff, fand am 20. 4. 1928 ein Empfang beim österreichischen Gesandten in Berlin, Dr. Frank, statt, auf dem Minister Dr. Schürff interessante Ausführungen über österreichische Wirtschaftsfragen machte.

Von weittragender Bedeutung für die gegenseitige Stärkung der Wirtschaft Deutschlands und Oesterreichs sind nach den Ausführungen des Ministers Dr. Schürff die Fragen der Schiffahrt, vor allem jene der Verbesserung des Donauweges und des Anschlusses an den künftigen Donau—Oder-Kanal. Insbesondere die Schaffung einer Groß-Schiffahrtsstraße zwischen Donau und Rhein müßte zu wirtschaftlichen Umstellungen von geradezu grundsätzlicher Bedeutung führen. Oesterreich wäre der Nordsee nähergerückt, und ihm stünde gegen verhältnismäßig geringe Frachtkosten für den Bezug der benötigten überseeischen Erzeugnisse, wie für den Versand österreichischer Ausfuhrgüter der Wasserweg zum Welthafen zur Verfügung. Anderseits würde sich für die deutschen Nordseehäfen, insbesondere für Bremen, das natürliche Hinterland erweitern und ihr Einfluß in Mitteleuropa gestärkt werden. Der Kanal würde aber auch zu einer Vermehrung des Güteraustausches zwischen Deutschland und Oesterreich führen. Mit Rücksicht auf diese Wasserstraßengemeinschaft zwischen den beiden Ländern ist auch die Gemeinschaft der einschlägigen Rechtsverhältnisse sehr erwünscht und auf manchen Teilgebieten bereits hergestellt worden. So ist mit November des Vorjahres die internationale Schiffahrtspolizeiverordnung in Kraft getreten, ferner das Pariser Uebereinkommen über die Eichung der Binnenschiffe. Die innerstaatlichen Durchführungsvorschriften Deutschlands und Oesterreichs zu diesem Uebereinkommen sind inhaltlich wesensgleich. Lediglich wegen der Kürze der für ihre Kundmachung verfügbaren Zeit war hinsichtlich des Pariser Uebereinkommens die Vereinbarung eines völlig gleichen Wortlautes nicht sogleich möglich; es wird jedoch auch hier die volle Einheitlichkeit in Bälde hergestellt werden.

Starker Erdrutsch am Weichsel-Ufer. An den steilen Ufern der Weichsel bei Graudenz hat sich — einem Eigenbericht der D. A. Z. vom 16. 4. 28 zufolge — eine schwere Naturkatastrophe ereignet. Ein Teil des stark ansteigenden Weichselufers mit Tausenden von Kubikmetern Erde und uralten Bäumen kam ins Rutschen und stürzte nach der Weichsel ab. Der größte Teil der Erdmassen wurde von dem Weichselhochwasser weggeschwemmt. Der Sachschaden ist beträchtlich, doch sind Personen nicht zu Schaden gekommen. Als Ursache des Erdrutsches nimmt man Unterspülung des Weichselufers an. Schon im Jahre 1880 hatte sich dort eine ähnliche Katastrophe ereignet, als das Hochwasser damals das Ufer unterspülte. Inzwischen hatte die

preußische Strombauverwaltung eine ganze Anzahl Buhnen bauen lassen, die das Ufer schützten. Diese Buhnen sind jedoch unter der polnischen Strombauverwaltung allmählich in Verfall geraten.

*

Im neuen polnischen Staatshaushalt sind beim Etat des Ministeriums für öffentliche Arbeiten für den Ausbau der Binnenwasserstraßen ganze 7,6 Mill. Zloty oder nur 3½ Mill. Mark ausgeworfen — eine lächerliche Summe für ein Land mit solchem Wasserstraßennetz wie Polen. Dies Geld reicht natürlich kaum aus, den Bromberger Kanal, den Königskanal und den Unterlauf der Weichsel von Thorn bis Dirschau ordentlich zu unterhalten, und man kann sich nicht wundern, wenn immer wieder festgestellt wird, daß Polen nicht einmal die alten Regulierungswerke an der preußischen Weichsel instand hält. Für den Ausbau der Häfen Gdingen, Dirschau und Hela sind dagegen 25,2 Mill. Zloty bereitgestellt worden. Gdingen soll für das erste Baustadium von 1924 bis 1931 insgesamt 51 Mill. Goldfranken kosten, wovon bisher 16½ Mill. Zloty verbaut sind. Es wird übrigens jetzt noch ein Plan erörtert, einen zweiten polnischen Handelshafen an der Nordküste außerhalb der Halbinsel Hela etwa in der Gegend von Rixhoeft zu bauen, was von amtlicher Seite schon als dringend erforderlich bezeichnet worden ist. Und die Weichsel? Für sie hat man noch immer kein Geld übrig, obgleich ihr Ausbau dem Lande mehr nützen würde als zehn Häfen zusammen.

Dr. Steinert, Danzig.

Baldiger Bau eines Ladoga-Seekanals. — Das Imatra-Wasserkraftwerk. — Flößerei in Karelien.

Pressemeldungen zufolge fand kürzlich in Kexholm eine Beratung der Vertreter der Städte Wiborg, Sordavala und Kexholm statt, auf der die Frage eines Kanalbaues vom Finnischen Meerbusen zum Ladogasee erneut beraten wurde. Die Städte wählten ihre Vertreter in das für diese Frage schon bestehende Komitee und beschlossen, Anfang April eine Vertreterversammlung zu berufen, zu der 25 interessierte Kommunen und 14 Industrieunternehmungen eingeladen werden.

Der alte Plan, auf finnländischem Gebiet eine Kanalverbindung für Seeschiffe zwischen dem Ladogasee und der Ostsee herzustellen, wird anscheinend bald zur Ausführung gelangen. Die heutige günstige Finanzlage Finnlands ermöglicht die Ausführung eines Planes, der für Finnlands Wirtschaft von größter Bedeutung ist, da dieser Kanal die Holzausfuhr des Landes um mindestens 30% steigern würde. Die finnländische Wasserstraßenverwaltung hat den Plan für diesen Kanal ausgearbeitet und schlägt vor, für den Bau hauptsächlich Strafgefangene zu verwenden, was den Bau wesentlich verbilligen würde. Der neue Wasserweg soll vom Ladogasee bei dem Städtchen Kexholm abzweigen und dann zunächst den Wuoxen-Fluß benutzen, den verhältnismäßig bedeutenden Abfluß des Saima-Sees, der durch seine Imatra-Fälle weltberühmt ist. Bei Wiborg soll der neue Kanal zur Ostsee gelangen. Der ganze Weg vom Ladoga-See bis Wiborg ist etwa 170 km lang, wovon aber nur 25 km zu graben wären, da im übrigen der Wuoxen und mehrere kleine Seen auszunutzen sind. Der Höhenunterschied zwischen der Ostsee und dem Ladoga-See beträgt nur 4½ m. Man muß aber noch die Wasserscheide überwinden, an der der Wuoxen die Imatra-Fälle bildet, und deshalb muß der Kanal zunächst 10½ m ansteigen und dann ca. 15 m zur Ostsee absteigen. Im ganzen sind neun Schleusen vorgesehen, die 74 m Länge, 26 m Bodenbreite und 4,4 m Tiefe erhalten sollen. Es kommt dann der Verkehr von Schiffen von 72 m Länge und 4 m Tiefgang in Frage, was die Verwendung von Seeschiffen von etwa 1 500 t Tragfähigkeit ermöglicht. Der Kanal wird damit ungefähr die gleichen Abmessungen haben wie der Trollhättan-Kanal nach seinem Umbau. Seeschiffe können also Holz und Holzerzeugnisse vom Ladoga-See nach Deutschland und England bringen, wodurch die Ausnutzung der großen Waldschätze am Ladoga-See zum großen Teil erst rentabel wird. Es eröffnen sich für Finnland ganz neue Aussichten für ein wirtschaftliches Aufblühen von Gebieten, die jetzt für den großen Verkehr ganz abgelegen sind. Die nordöstlichen Ufer des Ladoga-Sees haben ja bisher noch nicht einmal eine Eisenbahnlinie, während sie nachher von Wiborg in 30 Stunden Fahrt mit Seeschiffen zu erreichen sind. Die Kosten für die neue Wasserstraße sind mit 600 Mill. Fmk. oder rund 65 Mill. Reichsmark veranschlagt, eine Summe, die Finnland recht gut in etwa 5 Jahren in seinem Etat aufbringen kann.

*

Im Zusammenhang mit den Plänen zur Erbauung eines Wasserwegs zwischen dem Ladoga-See und dem Finnischen Meerbusen, wobei auch eine Regulierung des Wuoxen-Flusses erfolgen soll, sei darauf hingewiesen, daß im Frühjahr 1929 das staatliche Imatra-Kraftwerk in Betrieb genommen wird, daß seit 1922 sich im Bau befindet. Der Wuoxen ist der Abfluß des höher gelegenen Saima-Sees nach dem Ladoga-See. Bald nach dem Abfluß aus dem Saima-See beginnen die Stromschnellen in der Nähe der Station Wuoxenniska. Das Flußbett verengert sich dort von 177 auf 46 m, und auf 325 m Länge fällt das Wasser über 20 m hinab, worauf sich noch kleinere Schnellen anschließen. Für die Wasserkraftgewinnung liegt ein besonderer Vorteil darin, daß die zur Verfügung stehenden Wassermengen das ganze Jahr hindurch sehr wenig schwanken. Für das Kraftwerk, das spätestens am 1. April 1929 betriebsfertig sein soll, wird ein Gefälle von 24 m Höhe ausgenutzt, wobei sich eine Abflußmenge von 800 cbm in der Sekunde ergibt. Es sind zunächst drei Turbinensätze für je 24 000 kVA Leistung vorgesehen. Die gesamten Wasserkräfte der Fälle werden auf 150 000 PS geschätzt. Für die Schiffahrt sind bei dem Ausbau des Wasserwerks keine Anlagen vorgesehen. Immerhin ist aber mit diesem Bauwerk schon der erste Schritt für die Regulierung des Wuoxen getan worden.

*

Für die Holzausfuhr Finnlands ist ein Abkommen wichtig, das die Holzflößerei-Gesellschaft in dem Städtchen Salmi am Ostufer des Ladoga-Sees mit Rußland getroffen hat. Hierdurch ist die Holzflößerei auf den Flüssen, die von Finnländisch-Karelien kommen und Sowjet-Karelien durchfließen, freigegeben. Auf diesem Wege sollen in diesem Jahre nach Salmi ca. 400 000 Festmeter Rundholz und ca. 50 000 Festmeter anderes Holz, hauptsächlich Papierholz und Schwellen, geflößt werden.

Dr. Steinert, Danzig.

Die

59. Hauptversammlung

des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt findet vom 31. August bis 2. September in Königsberg statt.

GESCHÄFTLICHE MITTEILUNGEN

Deutscher Verband technisch-wissenschaftlicher Vereine e. V., Berlin. Der Vorstand des Verbandes hat in einer schriftlichen Abstimmung Herrn Geh. Baurat Prof. Dr. Ing. e. h. G. de Thierry für weitere 2 Jahre zum Vorsitzenden und Herrn Generaldirektor Dr. Ing. C. Köttgen für weitere 2 Jahre zum stellvertretenden Vorsitzenden wiedergewählt.

Hafenverband des Rheinstromgebietes, Mainz. Die diesjährige Hauptversammlung des Verbandes findet am 3. Mai 1928, vormittags 10 Uhr, im Stadtschloß zu Hanau statt. Die Tagesordnung sieht u. a. einen Vortrag des Herrn Oberbürgermeisters Dr. Blaum, Hanau über das Thema: „Probleme der Mainschiffahrt" vor.

Rheinschiffahrtsverband Konstanz e. V., Konstanz. Am 14. April 1928 hielt der Industrieausschuß des Rheinschiffahrtsverbandes Konstanz in Singen a. H. seine 1. Sitzung ab. / Es wurde die von der Geschäftsführung vorgelegte Geschäftsordnung genehmigt und das Arbeitsprogramm des Ausschusses aufgestellt. Ueber die wirtschaftsstatistische Erhebung des Verbandes im Oberrheineinflußgebiet, wozu in der nächsten Zeit die Fragebogen versandt werden, entwickelte sich eine lebhafte Diskussion. / Dem Ausschuß gehören folgende Herren als Mitglieder an: Direktor Dr. E. Bürgin, Bad. Rheinfelden, Vorsitzender; Direktor Dr. Paulssen, Singen a. H., stellv. Vorsitzender; Kommerzienrat A. Colsmann, Friedrichshafen; Dr. Graf Douglas-Langenstein, auf Schloß Langenstein (A. Stockach); Direktor Dr. H. Friedel, Waldshut; Fabrikant Ludwig Stromeyer jun., Konstanz.

Hafenbautechnische Gesellschaft, Hamburg. Im Hinblick auf die am 20. Mai 1928 stattfindenden Reichs- und Landtagswahlen ist die Gesellschaft zu dem Entschluß gekommen, die zum 18./19. Mai in Kiel-Flensburg in Aussicht genommene 10. o. H. V. (vgl. Z. f. B. 8/1928, 245) nicht stattfinden zu lassen Die Erörterungen bezüglich einer zweckmäßigen Verschiebung stießen überall auf andere, in ihren Terminen längst festgelegte Tagungen und Veranstaltungen, sodaß die Gesellschaft beschlossen hat, die diesjährige Hauptversammlung überhaupt ausfallen zu lassen. An ihrer Stelle wird im Herbst — voraussichtlich in Düsseldorf — eine geschäftliche Mitgliederversammlung zur Erledigung der satzungsgemäßen Angelegenheiten stattfinden. In dieser Versammlung wird auch über den Ort der nächstjährigen Hauptversammlung Beschluß gefaßt werden.

Verein Deutscher Ingenieure e. V., Berlin. Auf der 67. Hauptversammlung des Vereins Deutscher Ingenieure, die vom 9. bis 11. Juni in Essen-Duisburg stattfindet, werden am Sonntag, den 10. Juni, Geh. Rat Prof. Richard Riemerschmid-Köln über „Kunst und Technik", sowie Prof. Dr. Ing. R. Planck-Karlsruhe über „Naturwissenschaft und Technik" sprechen. Außer diesen Vorträgen werden über Landwirtschaftstechnik und Anstrichtechnik einige Referate erstattet.

Verein der Tarifeure in Berlin. Im Monat Mai finden folgende Vorträge statt: Walter Zimmermann (Deutsche Lufthansa A.-G.), „Das Flugzeug im Dienste des Güterverkehrs" (9. 5. 28) und Hans Wessling, „Die Maßnahmen und Mittel der Eisenbahn zur Ausführung des Frachtvertrages". Beide Vorträge finden im Privatzimmer des Anhalter Pers. Bhf. am Askanischen Platz statt (Eingang durch den Wartesaal 2. Kl.) und beginnen um 20¼ Uhr. Gäste willkommen.

PERSÖNLICHES

In der Nacht vom 24. zum 25. März 1928 ist im Alter von 72 Jahren der frühere Mitinhaber der Firma Lütgens & Reimers, Herr Georg Henry Lütgens, an den Folgen einer Lungenentzündung gestorben. Unter seiner Leitung hat sich die Firma zu einer der bedeutendsten Ewerführerei-Firmen Hamburgs entwickelt. 1888 gründete er die Leichter-Gesellschaft, aus der sich nach einer Verschmelzung mit der Bugsier-Dampfer-Gesellschaft von 1898 die Vereinigte Bugsier- und Frachtschiffahrts-Gesellschaft entwickelte, die später ihren Namen in Bugsier-, Reederei- und Bergungs-Aktiengesellschaft änderte. Seit der Gründung der Gesellschaft bis zum Jahre 1926, also 38 Jahre lang, war Henry Lütgens Vorsitzender des Unternehmens, das in der Schleppschiffahrt und im Bergungsbetrieb führend geworden ist.

*

Dr. Ing. Georg Schnadel, Berlin, ist zum 1. April als ordentlicher Professor an die Fakultät für Maschinenwirtschaft der Technischen Hochschule Berlin berufen worden. Er übernimmt die infolge des Ausscheidens von Professor Laas, Berlin, frei gewordene Professur für Statistik des Schiffes und praktischen Schiffbau. Dr. Schnadel ist besonders bekannt durch seine Festigkeitsuntersuchungen an dünnwandigen Kastenträgern, worüber er 1925 auf der Hauptversammlung der Schiffbautechnischen Gesellschaft vortrug.

*

Am 1. April 1928 blickte Herr Dr. Soetbeer auf eine 25jährige Tätigkeit als Geschäftsführer des Ausschusses der Verkehrsinteressenten bei der Ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnverwaltungen zurück.

*

Am 15. März 1928 konnte Herr Werftdirektor J. Bauer auf eine 50jährige Tätigkeit bei der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft zurückblicken.

*

Der Syndikus der Berliner Handelskammer, Geheimer Justizrat Dr. h. c. Heinrich Dove, ist, 75 Jahre alt, am 1. April 1928 nach einer mehr als 25jährigen Tätigkeit aus seinem Amte ausgeschieden. Als scharfsinniger Jurist und gewandter Schriftsteller hat sich Dove, der auch Parlamentarier 1903 bis 1918 hervorgetreten ist, in weiten Kreisen einen geachteten Namen gemacht.

RECHTSFRAGEN DER BINNENSCHIFFAHRT

Die Prüfung der Empfangsberechtigung durch den Frachtführer nach Ausstellung eines Ladescheins! Der Ladeschein enthält als wesentliche Bestandteile außer der Bescheinigung über den Empfang der Frachtgüter die weitere Erklärung des Frachtführers, diese Güter am Bestimmungsort auszuliefern. Der § 72 des Binnenschiffahrtsgesetzes bestimmt denn auch, daß der Frachtführer mit der Ausstellung des Ladescheins die Verpflichtung übernimmt, die Frachtgüter dem legitimierten Besitzer des Ladescheins abzuliefern. Er hat also in jedem Fall zu prüfen, ob die Firma, welche die Auslieferung der Frachtgüter verlangt, auch tatsächlich empfangsberechtigt ist. Unterläßt er diese Prüfung, so macht er sich der wirklichen Empfängerin gegenüber schadensersatzpflichtig. / Zum Empfang der Frachtgüter ist nach § 26 des Binnenschiffahrtsgesetzes in Verbindung mit § 447 des Handelsgesetzbuches derjenige berechtigt, „an welchen die Güter nach dem Ladeschein abgeliefert werden sollen, oder auf welchen der Ladeschein, wenn er an Order lautet, durch Indossament übertragen ist". Weiter ist erforderlich, daß derjenige, der die Auslieferung der Frachtgüter fordert, auch im Besitz des Ladescheins ist, den der Frachtführer bei Uebernahme der Güter ausgestellt und dann dem Absender übergeben hat. Der Frachtführer muß daher bei der Prüfung der Empfangsberechtigung vor allem die Vorlage dieses Originalladescheins verlangen, ehe er die Frachtgüter ausliefert. Zu einem solchen Verlangen ist er in allen Fällen berechtigt, da er nach § 448 des Handelsgesetzbuches eine Verpflichtung zur Ablieferung der Güter „nur gegen Rückgabe des Ladescheins hat, auf dem die Ablieferung zu bescheinigen ist". Der sorgfältige Frachtführer wird die Vorlage des Originalladescheins stets fordern, also auch dann, wenn der Ladeschein nicht an Order lautet, sondern auf den Namen eines bestimmten Empfängers. Denn der Ladeschein repräsentiert das Frachtgut, sodaß durch die Uebergabe des Ladescheins die Eigentumsrechte am Frachtgut übertragen werden können. Sogar einer Anweisung des Absenders auf Auslieferung der Frachtgüter darf der Frachtführer nur Folge leisten, wenn ihm der Ladeschein vorgelegt wird. Verletzt er diese Verpflichtung, so ist er nach § 447 des Handelsgesetzbuches „dem rechtmäßigen Besitzer des Ladescheins für das Gut verhaftet". Das Unterlassen dieser Prüfungspflicht kann für den Frachtführer unermeßliche nachteilige Folgen haben, wie folgender Fall zeigt, der sich kürzlich zugetragen hat: Der Schiffseigner S. übernahm die Beförderung einer Ladung Getreide in Säcken für die Firma H. Er stellte hierüber einen Ladeschein aus und übergab nach erfolgter Entladung der Frachtgüter das Original der Firma H. Die Beförderung der Ladung unterblieb wegen des inzwischen eingetretenen Winterfrostes. Die Absenderin, die Firma H., wußte den Schiffseigner S. darauf zu bestimmen, den größeren Teil der Ladung wieder zu entlöschen und in ihrem Speicher auf Lager zu geben, ohne daß eine Rückgabe bezw. Berichtigung des Ladescheins erfolgte. Sie versprach die Ladung wieder zu vervollständigen, sobald der Winterfrost vorüber wäre. Die Firma H. ging dann einige Zeit später in Konkurs und es stellte sich heraus, daß sie den Ladeschein weiter gegeben und die auf ihren Speicher genommene Ladung anderweitig veräußert hatte. Die im Besitz des Ladescheins befindliche Firma, die bei Erwerb des Scheines von diesen unlauteren Maßnahmen der Firma H. keine Kenntnis hatte, verlangte darauf von dem Schiffseigner S. die Auslieferung der gesamten, im Ladeschein vermerkten Ladung. Für den Fall, daß der Frachtführer dieser Verpflichtung nicht nachkommen sollte, forderte sie die Zahlung einer Entschädigung von 40 000 Reichsmark. Gegenüber diesem Schadensersatzanspruch ließen sich grundsätzliche Einwendungen nicht erheben, da die Haftung des Frachtführers bei einem Unterlassen der Prüfungspflicht gesetzlich begründet ist. / Auch während der Auslieferung der Frachtgüter ist der Frachtführer berechtigt, die Vorlage des Originalladescheins zu verlangen. Denn die Empfangsberechtigung besteht nur dann, wenn der Empfänger während der gesamten Dauer der Ablieferung durch den Besitz des Ladescheins legitimiert ist. Entstehen in dieser Hinsicht irgend welche Bedenken, so wird der Frachtführer zu einem derartigen Verlangen auf mehrfache Vorlage des Ladescheins sogar verpflichtet sein. Er wird sich dann zweckmäßiger Weise jede Teillieferung auf dem vorgelegten Originalladeschein quittieren lassen, um zu verhindern, daß der Empfänger während der Entlöschung den Ladeschein weitergibt. Handelt es sich um eine Auslieferung, die eine unverhältnismäßig lange Zeit in Anspruch nimmt, oder bestehen hinsichtlich der Zuverlässigkeit des Empfängers begründete Bedenken, so wird der Frachtführer die Hinterlegung des Originalladescheins bei einer amtlichen Stelle oder bei einem Treuhänder bis zur vollständigen Entlöschung der Frachtgüter verlangen. / Nach erfolgter Auslieferung der Güter ist der Frachtführer gemäß § 448 des Handelsgesetzbuches befugt, die Rückgabe des Originalladescheins zu fordern und sich eine Bescheinigung über die erfolgte Ablieferung von dem Empfänger ausstellen zu lassen. Zumindest wird er dafür Sorge tragen müssen, daß seine Unterschrift unter dem Originalladeschein vernichtet wird, damit ein Mißbrauch des Ladescheins ausgeschlossen ist.

Rechtsanwalt O. Vortisch, Berlin.

BUCHBESPRECHUNGEN

Berichtigung.

Um die Besprechung des bekannten Werkes von Professor O. Franzius, Hannover: „Der Verkehrswasserbau" (Verlag Julius Springer, Berlin) noch in der 2. April-Nummer veröffentlichen zu können, haben wir von einer Autor-Korrektur Abstand genommen. Leider haben sich aus diesem Grunde einige bedauerliche, zum Teil sinnentstellende Druckfehler eingeschlichen, die wir im folgenden berichtigen:

1. Spalte, Zeile 27:
   statt v — Rrf (J) muß es heißen: v = $R^r f$ (J).
1. Spalte, Zeile 45:
   statt T : b/2 = muß es heißen: 2 T : b/2 =.
1. Spalte, Zeile 46:
   statt F = 2,5 m muß es heißen: T = 2,5 m.
1. Spalte, Zeile 47:
   statt „derartiger Stand" muß es heißen: „derartiger Strand".
2. Spalte, Zeile 4:
   statt „Schutzöffnungen" muß es heißen: „Schützöffnungen".
2. Spalte, Zeile 18:
   statt „Gustav Engels" muß es heißen: „Hubert Engels".

ZEITSCHRIFTENSCHAU

Verkehrs- und Wirtschaftspolitik.

Deutsche Verkehrsfragen
Von *Dr. E. Hay,* Berlin („Industrie- und Handels-Zeitung", Berlin, Nr. 91 vom 18. 4. 28).

Reichswasserstraßenpolitik. Das Bauprogramm von 1928-1937
Von *Dr. Kreuzkam,* Berlin („Rhein- und Ruhr-Zeitung", Duisburg, vom 8. 4. 28).

Reich und Wasserstraßen-Verwaltung
Von *Dr. Kreuzkam,* Berlin („Rh. W. Z.", Essen, Nr. 144 vom 18. 3. 28).

Verkehrsmengen und Verkehrsleistungen
Von *Dr. Kurt Bergmann* („Magazin der Wirtschaft", Berlin, Nr. 3 vom 19. 1. 28).

Rationalisierung und Verkehrspolitik
Von Kommerzienrat *Justin Schwarz,* Nürnberg („Jahresbericht d. Ges. Vereinig. d. Weiß- und Schwarzblech verarb. Ind. e. V.", 1927).

Unwirtschaftliche Kanalpläne
Von *Dr. Ing. Fritz Helm, Berlin* („Magazin der Wirtsch.", Berlin, Nr. 11 vom 15. 3. 28).

Die Stellung des Reeders und Schiffahrtsspediteurs in der deutschen Wirtschaft
Von Reedereidirektor *H. Etterich.* Duisburg („R. u. Rh. Wirtsch.-Ztg.", Essen, Nr. 14 vom 5. 4. 28).

Zukunftsmöglichkeiten der internationalen Spedition. Betrachtungen zur Verkehrsentwicklung
Von *Wilh. Ulderup, Berlin* („Der Schiffsfrachtendienst", Hamburg, Nr. 16 vom 21. 4. 1928).

Ueber die geschichtlichen Grundlagen unserer Wasserwirtschaft
Von *Dr. Ing. Marquardt,* München („Deutsche Wasserwirtschaft", Berlin, Nr. 3 vom 20. 3. 1928).

Schiffahrts-Subventionspolitik. Eine Gefahr für Schiffahrt und Außenhandel
Von *Dr. Salinger* („Industrie- und Handels-Zeitung", Berlin, Nr. 86 vom 12. 4. 28).

Verkehrswünsche der Wirtschaft
(„Fränkischer Kurier", Nürnberg, Nr. 101 vom 12. 4. 28.)

Reich, Länder, Wasserstraßen. Die zweckmäßige Verwaltung des Elbstromes
Von Ministerialrat *Sorger,* Dresden („Dresd. Anzeiger", Dresden, vom 8. 4. 1928).

Die Wasserstraßendirektion für den Rhein
(„Köln Zeitung", Köln, Nr. 163a vom 22. 3. 28.)

Wasserstraßendirektion für den Rhein
Von Oberbürgermeister *Dr. Russell,* Koblenz („Köln. Volkszeitung", Köln, Nr. 230 vom 26. 3. 28).

Ungehörige Einmischung in die Baupolitik der Reedereien
(„Hansa". Hamburg, Nr. 12 vom 24. 3. 1928.)

Binnenschiffahrt und Eisenbahn
Von *Rud. Osterer,* („Pester Lloyd", Budapest, vom 4. 4. 28).

La concurrence du chemin de fer et du canal
(„Neptune", Anvers, Nr. 235 vom 21. 3. 28.)

Les chemins de fer et la batellerie. Autor d'une interpellation à la Chambre
(„Neptune", Anvers, Nr. 237 vom 23. 3. 28.)

Le chemin de fer contre la Batellerie. L'interepellation de M. Herbert à la Chambre
(„Neptune", Anvers, Nr. 245 vom 31. 3. 28.)

Chemin de fer et batellerie
(„Neptune", Anvers, Nr. 244 vom 30. 3. 28.)

Chemins de fer et coies d'eau
(„Neptune", Anvers, Nr. 249 vom 4. 4. 28.)

Rail Shipping News. Rail and Lighter Transport-Competition between Belgian Railways and Canals-Position of the Railways
(„Fairplay", London, Nr. 2341 vom 22. 3. 28.)

Binnenschiffahrt und Wasserstraßen Deutschlands.

Rheinseeschiffahrt. Entwicklung, Stand, Aussichten
Von *Hainz Manthe* („Die Rheinquellen", Basel, Nr. 2, Februar 1928).

Einige Zahlen vom Rheinverkehr 1927
Von *Hoffbauer* („R. u. Rh. Wirtsch.-Ztg.", Essen, Nr. 14 vom 5. 4. 28).

Die Verkehrswege für die Ruhrkohle
Von *Hans Piening,* Köln („Rh. u. R.-Ztg.", Duisburg, vom 20. 3. 28).

Die Krise der Rheinschiffahrt
(„R. u. Rh. Wirtsch.-Ztg.", Essen, Nr. 12 vom 22. 3. 28.)

Zur Lohnfrage in der deutschen Rheinschiffahrt
Von *Dr. H. Werner,* Duisburg („Der Rhein", Duisburg, Nr. 4 vom 10. 4. 28).

Rationalisierung in der Rheinschiffahrt
(„Rh. Westf. Ztg.", Essen, Nr. 162 vom 28. 3. 28.)

Zur Frage der Regulierung der Oberrheinstrecke Straßburg-Basel
Von *J. R. F.* („Die Rheinquellen", Basel, Nr. 3, März 28).

Der Kampf um den Oberrhein
(„Hamburger Fremdenblatt", Hamburg, vom 10. 3. 28.)

Fahrergebnisse über die Isteiner Schwelle und Pegelbeobachtungen
Von *Jul. Ott,* Basel („Die Rheinquellen", Basel, Nr. 3, März 1928).

Die Tieferbettung des Rheins zwischen Basel und Breisach
Von *Dr. Scheffelt* („Freibg. Tagespost", Freibg., 17. 3. 28).

Der neue Großschiffahrtsweg vom Rhein nach Mülheim a. d. Ruhr
Von Dipl.-Ing. *Mangold,* Duisburg („Berliner Tageblatt", Berlin, 18. 4. 28).

Wasserkraftgewinnung und Schiffbarmachung von Mosel u. Saar
Von *Dr. Kreuzkam,* Berlin-Wilmersdorf („Wasserkraft und Wasserwirtschaft", Berlin, Nr. 8 vom 15. 4. 28).

*

Die Moselschiffahrt nach dem Kriege
(„Trierer Landeszeitung", Trier, Nr. 57 vom 8. 3. 28.)

Der Neckar als Lebensader Heilbronns
Von Oberbaurat *Dr. Seyfried* („Stuttg. N. Tagebl.", Stuttgart, 19. 4. 28).

Kanalisierung des Neckars
Von Abg. *Andre,* Stuttgart („Dtsch. Volksblatt", Stuttgart, Nr. 59 vom 10. 3. 28).

Der Neckar im Reichs-Kanal-Bauprogramm
Von *Oskar Geck,* M. d. R., Mannheim („Südwest-Deutschland", Stuttgart, Nr. 2, Februar 28).

Der Bau von Floßgassen oder Doppelschleusen bei der Umkanalisierung des Untermains
(„Das Rheinschiff", Mannheim, Nr. 4 vom 1. 4. 28.)

Probleme der Oberen Donau
Von Ziv.-Ing. *Joh. Hallinger,* München („Die freie Donau", Regensburg, Nr. 6 vom 15. 3. 28).

*

Die Binnenwasserstraßen und Häfen des Weserstromgebietes
Von R.-A. Dr. *H. Flügel,* Bremen („Hannov. Kurier", 1928).

Die Weser als Seeschiffahrtsstraße Niedersachsens
Von Strombaudir. *Plate,* Bremen („Hannov. Kurier", 1928).

Zum Ausbau des Dortmund—Ems-Kanals
(„Der Rhein", Duisburg, Nr. 3 vom 10. 3. 28.)

Hansa-Kanal oder Ausbau des Dortmund—Ems-Kanals?
(„Rh. Westf. Ztg.", Essen, Nr. 170 vom 1. 4. 1928.)

*

Der Südflügel des Mittellandkanals und der Eisenbahnverkehr
Von Reichsbahnoberrat *Egert,* Halle a. S. („Verkehrstechn. Woche", Berlin, Nr. 16/17 vom 18./25. 4. 28).

Speisung des Mittellandkanals aus Harz-Gewässern
(„Magd. Ztg." Nr. 189 vom 8. 4. 28.)

Die Sakrower Enge. Durchstich bei „Dr. Faust"
Von Landrat *v. Achenbach* („D. A. Z.", Berlin, Nr. 148 vom 27. 3. 28).

Der Güterverkehr auf der Oder 1927
Von *spk.* („Ostdeutsche Wirtsch.-Ztg.", Breslau, Nr. 52 vom 23. 3. 28).

Fehlende Wasserstraßen im Osten
Von *ty.* („Ostdeutsche Morgenpost", Beuthen, Nr. 66 vom 6. 3. 28).

*

Der Duisburg-Ruhrorter Hafenverkehr 1927
Von *Dr. Alfred Gentzsch,* Duisburg-Ruhrort („R. u. Rh. Wirtsch.-Ztg., Essen, Nr. 12 vom 22. 3. 28).

Der Osnabrücker Hafen
Von Senator Stadtbaurat *Lehmann* („Schiff.-Ztg.", Duisburg-Ruhrort, Nr. 6a vom 24. 3. 28).

Die Pachtung des Reisholzer Werftes durch die Stadt Düsseldorf
Von Beigeord. *Jäker,* Düsseldorf („Der Rhein", Duisburg, Nr. 3 vom 10. 3. 28).

Die Hafen- und Verkehrsanlagen der Stadt Mannheim
Von *Dr. Bartsch,* Mannheim („Schiff.-Ztg.", Duisburg, Nr. 3 vom 14. 4. 28).

Der Ausbau der Untermain-Häfen
Von *ch.* („Frankf. Ztg.", Frankf./M., Nr. 28 vom 30. 3. 28).

Harburg-Wilhelmsburg und die Unterelbe
Von *Dr. jur. Rud. Rühle,* Harburg („Hannov. Kurier", 1928).

Stettins Bedeutung als Schiffahrts- und Handelsplatz
(„Ostsee-Ztg.", Stettin, Nr. 67 vom 7. 3. 28.)

Der Stettiner Hafen im Jahre 1927
(„Hambg. Korresp.", Hamburg, Nr. 117 vom 9. 3. 28.)

Der Stettiner Hafen 1927
Von Hafendir. *Berger,* Stettin („Hafen-Verkehrs-Ztg.", Hamburg, Nr. 10 vom 9. 3. 28).

Der Güterumschlag im Ostseehafen Königsberg
Von *W. G.* („Hafen-Verkehrs-Ztg.", Hamburg, Nr. 15 vom 13. 4. 28).

Der Memeler Hafen im Wettbewerb mit Königsberg
Von *Dr. Herm. Steinert,* Danzig („Königsbg. Allg. Ztg.", Königsberg, Nr. 130 vom 16. 3. 28).

Binnenschiffahrt und Wasserstraßen des Auslandes.

Holland:

Das holländische Wasserstraßennetz und die Bedeutung von Rotterdam im Rheinschiffahrtsverkehr Hollands
Von *E. Schmülling*, Haag („Der Rhein", Duisburg, Nr. 4 vom 10. 4. 28).

Dordrecht als Hafen für See- und Binnenfahrt
Von Hafendirektor *L. Hoogstra* („Schiff.-Ztg.", Duisburg-Ruhrort, Nr. 6a vom 24. 3. 28).

Belgien:

Un office de la Navigation. Le rapport de M. H. Lebon vient d'etre communiqué aux membres du Sénat
(„Neptune", Anvers, Nr. 235 vom 22. 3. 28.)

Contre les taxes sur la battelerie
(„Neptune", Anvers, Nr. 248 vom 3. 4. 28.)

La Battelerie Belge
(„Neptune", Anvers. Nr. 247 vom 2. 4. 28.)

Pour le développement du port de Gand
(„Neptune", Anvers, Nr. 247 vom 2. 4. 28.)

Le Dévéloppement du commerce des Grains
(„Neptune", Anvers, Nr. 233 vom 19. 3. 28.)

Frankreich:

Die Binnenhäfen Frankreichs und der Hafen von Paris
(„Dtsch. Schiff", Berlin, Nr. 6 vom 15. 3. 28.)

Vom Straßburger Rheinhafen
Von *A. S.* („Bad. Beobachter", Karlsruhe, Nr. 81 v. 21. 3. 28).

Marseille. Im Kampf um die Vormachtstellung im Mittelmeer. See- und Binnenhafen. — Marseille. — Rhone-Kanal.
Von Dr. *Fr. Wallisch*, Wien („Hansa", Hambg., Nr. 13 vom 31. 3. 28).

L'organisation d'un service de traction mécanique sur le Canal du Rhone au Rhin
(„Journal D'Alsace Lorraine", Straßburg, vom 13. 4. 28.)

Die französische Treidelschwebebahn, System Chéneau
Von *Ge.* („Wasserkr. u. Wasserwirtsch.", Berlin, Nr. 6 vom 15. 3. 28).

Für einen Maas—Mosel-Kanal
Von Dr. *Gust. van Werveke*, Luxemburg („Europ. Wirtsch. Union", La Hate, vom 15. 3. 28.)

Bau einer französischen Talsperre auf Reparationskonto
(„Mag. d. Wirtsch.", Berlin, Nr. 15 vom 12 .4. 28.)

Schweiz:

Der Schiffahrtsbetrieb in Basel 1927
Von J. R. F. („Die Rheinquellen", Basel, Nr. 2 v. Febr. 28).

Die Hafenanlagen in Basel. (Mitteilungen des Schiffahrtsamtes Basel
(„Schiff. Ztg.", Duisburg, Nr. 15 vom 14. 4. 28.)

Der Ausbau der Kraftstufe bei Kembs und der Baseler Rheinverkehr
Von Dr. *Syffert* („Zentralbl. d. Bauverw.", Berlin, Nr. 15 vom 11. 4. 28).

Oststaaten:

Die Tschechei baut sich die Straße zum Meer
(„Frankf. Ztg.", Frankfurt a. M., vom 4. 3. 28.)

Die Zukunft des Danziger Hafens
Von Dr. *Hans Hein*, Danzig („Creditreform", Leipzig, Nr. 4 vom April 1928).

Die Steigerung des Absatzes an polnisch-oberschlesischer Kohle in den Nordstaaten. Ursache und Aussichten für die Zukunft
Von *Fritz Kahle*, Gleiwitz („Oberschles. Wirtsch.", Beuthen O.-S., Nr. 4 vom April 1928).

Die Propaganda für Gdingen
(„Danz. Ztg.", Nr. 89 vom 29. 3. 28.)

Ausländische Schiffahrt und Flößung auf polnischen Wasserstraßen
(„I.- u. H.-Ztg.", Berlin, Nr. 70 vom 22. 3. 28.)

Die baltischen Häfen und ihr Ausbau
Von *Percy Meyer*, Riga („Ostsee-Handel", Stettin, Nr. 5 vom 1. 3. 28).

Donaustaaten:

Das Donauproblem
Von Staatssekretär *Dr. Elemér. Hantos* („Hamb. Korresp.", Hamburg, Nr. 173 vom 13. 4. 28).

Die Lösung des Donauproblems
Von *Sz.* („Hambg. Fremdenbl.", Hamburg, Nr. 104 vom 14. 4. 28).

Einiges über Häfen, Verkehr und Instandhaltungsarbeiten auf der Donau nach dem Kriege
Von *Béla Nikl* („Die freie Donau", Regensburg, Nr. 8 vom 15. 4. 28).

Die Lösung der Donauprobleme und die Tschechoslowakei
Von Senator *Kornel Stodola* („Die freie Donau", Regensburg, Nr. 8 vom 15. 4. 28).

Ueberwindung der Fahrthindernisse auf der Donau
Von Reichsminister a. D. *Dr. Ing. e. h. G. Gothein* („Neue freie Presse", Wien, vom 7. 4. 28).

Der neue Handels- und Industriehafen von Budapest
Von *Dr. A. Bogsch* („Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen", Berlin, Nr. 12 vom 22. 3. 28).

Le développement des ports fluviaux en 1923-1926
Von *N .Guiateintov* („La Revue Economique de Belgrade", Belgrad, März 1928).

Die Regulierung der Schiffahrt im Gebiet der Donaumündung
Von *Rm.* („Zeitschrift des Oesterreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins", Wien, Nr. 15/16 vom 13. 4. 28).

England:

Die gegenwärtige Lage der englischen Binnenschiffahrt, die Ursachen ihres unbefriedigenden Zustandes und die Versuche zu ihrer Wiederbelebung unter besonderer Berücksichtigung der Einwirkungen des Krieges
Von *Arthur Meisel* („Arch. für Eisenbahnwesen", Berlin, Nr. 2, März/April 1928).

Amerika:

Die Rationalisierung des Verkehrswesens in Nordamerika
Von Prof. Dr. *E. Schultze*, Leipzig („Ostsee-Handel", Stettin, Nr. 5 vom 1. 3. 28).

Nordamerikanische Eisenbahnen und Binnenwasserstraßen
Von *D. E. Etsch* („Köln. Volkszeitung", Nr. 4 u. 10. 24. 3. 28).

Der Mississippi wird gezähmt
(„Hambg. Fremdenblatt" Nr. 94a vom 3. 4. 28.)

Internationale Schiffahrtsfragen.

Richtlinien des XIV. Internationalen Schiffahrtskongresses, Kairo, Dezember 1926
Von Prof. *H. Heiser*, Dresden („Werft, Reederei, Hafen", Hamburg, Nr. 5 vom 7. 3. 28).

Les Commissions Fluviales se réunissent à Strasbourg
(„Journal d'Alsace Lorraine", Straßburg, vom 13. 4. 28.)

Die Ausnahmestellung der Internationalen Donaukommission in Wien
Von *Dr. P. Kompert* („Die freie Donau", Regensburg, Nr. 5 vom 1. 3. 28).

Rechtsfragen der Binnenschiffahrt.

Hilfslohn beim Löschen
(„Hambg. Fremdenbl.", Nr. 67b vom 7. 3. 28.)

Die Liegegelder für Ueberschreitung der Lade- und Löschfristen im Binnenschiffahrtsverkehr sind unzulänglich. §§ 32, 49 B. Sch. G.
(„D. Rheinsch.", Mannheim, Nr. 4 vom 1. 4. 28.)

Ueber den Begriff „Massengüter" bei Frachtabschlüssen im Binnenschiffahrtsverkehr
Von Landgerichtsdirektor Dr. *Heuer* („Haf.-Verk.-Ztg.", Hamburg, Nr. 15 vom 13. 4. 28).

Löschplatz und Kaikosten
Von *Dr. O. M.* („Hambg. Fremdenblatt", Nr. 94a vom 31. 4. 28).

Spediteurpfandrecht und Zahlungsunfähigkeit des Schuldners
Von *Dr. Senckpiehl*, Werder a. H. („Haf.-Verk.-Ztg.", Hamburg, Nr. 12 vom 23. 3. 28).

Die Rechtsstellung des Spediteurs bei Sammelladungsverträgen und Pauschalübernahmen
Von *Dr. Ohling* („Haf.-Verk.-Ztg.", Hambg., Nr. 10 vom 9. 3. 28).

Die Umsatzsteuerfreiheit des reinen Handels, sog. Zwischenhandelsprivileg des § 7 des Umsatzsteuergesetzes
Von Reg.-Rat *Dr. W. Rinteln*, Essen („R. u. Rh. Wirtsch.-Ztg.", Essen, Nr. 11 vom 15. 3. 28).

Zu § 7 des Umsatzsteuergesetzes (Umsatzsteuerfreiheit des direkten Handels)
Von *N.* („Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer Berlin", Nr. 6 vom 25. 3. 28).

Zur Transportenscheidung des Reichsfinanzhofes. Die buchtechnischen Auswirkungen
Von *Dr. F. Amberger*, Frankfurt a. M. („Deutsche Bergwerks-Ztg.", Essen, vom 4. 4. 28).

De Erhebung von Wasserzins an den Reichswasserstraßen
Von Rechtsanwalt Dr. *W. Schmidt II*, Berlin („Wasserkraft und Wasserwirtschaft", Berlin, Nr. 8 vom 15. 4. 28).

Das neue Gesetz über die Statistik des Warenverkehrs mit dem Auslande
Von *Dr. Nora Lusensky*, Berlin („Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer Berlin", Nr. 6 vom 25. 3. 28).

Die neue Seewasserstraßenordnung
Von Rechtsanwalt Dr. *Sebba*, Königsberg („Hans. Rechts- und Ger.-Ztg.", Hamburg, Nr. 3 vom März 1928).

Zwei internationale Seerechtsabkommen
Von *Peters* („Zentralblatt der Bauverwaltung", Berlin, Nr. 12 vom 21. 3. 28).

Schiff- und Schiffsmaschinenbau.

Die Beanspruchung der Baustähle im Schiffbau
Von Prof. *O. Lienau*, Danzig („Werft, Reederei, Hafen", Hamburg, Nr. 6 vom 22. 3. 28).

Fortschritte des Schiffs-Dieselmotors. Zunehmende Verwendung des Dieselmotors in der Schiffahrt. Seine Vorzüge gegenüber der Dampfmaschine. Einblasemaschinen. Einspritzmaschinen. Vorkammerverfahren. Druck-Einspritzverfahren. Leistungen, Betriebsstoffverbrauch und Betriebseigenschaften
Von Dipl.-Ing. *Dr. W. Benedict*, Duisburg („Fördertech. u. Frachtverk.", Wittenbg., Nr. 6 vom 16. 3. 28).

Selbsttätige Feuermelder auf Schiffen
Von Ing. *K. Trott* („Schiff.-Zeitung", Duisburg-Ruhrort, Nr. 6a vom 24. 3. 28).

Heizversuche mit Staubkohle, auf einem Schleppdampfer der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Wien
Von *W. Hollitscher*, Wien („Schiffbau und Schiffahrt", Bln., Nr. 8 vom 18. 4. 28).

Spezialmaschinen zur Bearbeitung der Bleche, Platten und Profileisen auf Schiffswerften
Von Oberingenieur *Weil*, Frankfurt a. M. („Schiffbau und Schiffahrt", Berlin, Nr. 7 vom 4. 4. 28).

Einiges über den Reibungswiderstand der Schiffe
Von *Joh. Schütte* („Schiffbau und Schiffahrt", Berlin, Nr. 7 vom 4. 4. 28).

Die Hochseekahnfähre — ein neues Transportmittel
Von *Guido Kolm*, Wien („Zoll-, Sped.- und Schiff.-Ztg.", Wien, Nr. 10 vom 5. 4. 28).

Hundert Jahre Danziger Schiffsbau
Von *Dr. W. John* („Elbing. Ztg." Nr. 77 vom 30. 3. 28).

Wasserwirtschaft.

Die Aufgaben der Landesanstalten für Gewässerkunde
Von Geh. Baurat Dr. Ing. e. h. *Soldan*, Berlin („Wasserkraft und Wasserwirtschaft", München, Nr. 7 vom 1. 4. 28).

Ein neues Instrument zur gleichzeitigen Registrierung von Regenmenge und Wasserstand
(„Wasser- und Wegebau-Zeitschr.", Hannover, Nr. 8 vom 20. 4. 28.)

Die Veränderungen der lebendigen Kraft in Wasserläufen bei Eindeichungen und Profilveränderungen
Von Prof. Dr. Ing. *W. Kunze*, Dresden („Wasserkraft und Wasserwirtschaft", Berlin, Nr. 8 vom 15. 4. 28).

Wasserwirtschaftliche und wasserrechtliche Betrachtungen über die Zutageförderung unterirdischen Wassers in der Nähe von Wasserläufen, mit besonderer Berücksichtigung des Spree- und Havelgebietes in und bei Groß-Berlin
Von *Rob. Roeßler*, Oberreg.- und -baurat i. R., Potsdam („Deutsche Wasserwirtschaft", Berlin, Nr. 3 vom 20. 3. 28).

Die Hochwasserschutzanlage am Marientor in Duisburg a. Rh.
Von Stadtbaurat Dipl.-Ing. *Wilh. Seegert*, Duisburg („Werft, Reederei, Hafen", Hamburg, Nr. 6 vom 22. 3. 28).

Ueber unsere letzten Erfahrungen mit dem Titrationsverfahren für Wassermessungen
Von Obering. Dr. phil. e. h. *O. Lütschg*, Zürich („Wasserkraft und Wasserwirtschaft", München, Nr. 7 vom 1. 4. 28).

Ueber die Ursachen des Katastrophenhochwassers am 8.-9. Juli 1927 im Gebiete der Gottleuba und Müglitz
Von Reg.-Baudirektor *Dr. Ing. Fickert*, Dresden („Wasserkraft und Wasserwirtschaft", München, Nr. 7 vom 1. 4. 28).

Hydraulische Widerstände
Von *H. Lorenz* („Schiffbau und Schiffahrt", Berlin, Nr. 7 vom 4. 4. 28).

Deutsche und badische Stromwirtschaft
Von Dir. Dr. *Rob. Haas*, Rheinfelden („Süd-West-Deutschland", Stuttgart, Nr. 3, März 28).

Die Möglichkeit mathematischer Berechnung sekundlicher Wassermengen und Geschwindigkeiten mit Hilfe der Querschnitte und Oberflächengeschwindigkeiten
Von Direktor *Sommer*, München („Wasserkraft und Wasserwirtschaft", München, Nr. 7 vom 1. 4. 28).

Ueber die hydrotechnischen Einrichtungen in Sachen und Versuche zur Verbesserung der gewässerkundlichen Unterlagen
Von Reg.-Baurat *Strohbach*, Dresden („Wasserkraft und Wasserwirtschaft", München, Nr. 7 vom 1. 4. 28).

Der Wasserhaushalt der linken Elbnebenflüsse Biela, Gottleuba und Müglitz, ein Beitrag zur Gewässerkunde des Elbsandsteingebietes
Von Reg.-Baudirektor Dr. Ing. *Fickert*, Dresden („Wasserkraft und Wasserwirtschaft", München, Nr. 7 vom 1. 4. 28).

Die Begriffe Grundwasser, Haftwasser, Sickerwasser
Von Prof. Dr. *W. Koehne*, Berlin („Wasserkraft und Wasserwirtschaft", München, Nr. 7 vom 1. 4. 28).

Die Hydrographie der Flüsse unter Berücksichtigung der geologischen Verhältnisse
Von Reg.-Baurat Dr. Ing. *Wolf*, Weimar („Wasserkraft und Wasserwirtschaft", München, Nr. 7 vom 1. 4. 28).

Die erste Westharz-Talsperre (Sösetalsperre)
Von Landesbaurat z. D. *Steinke* („Wasser- und Wegebau-Zeitschr.", Hannover, Nr. 8 vom 20. 4. 28).

Eisenbahnfragen.

Die deutsche Reichsbahn als Glied des europäischen Verkehrs
Von Geh. Rat *P. Wolf*, Berlin („Verkehrstechn. Woche", Berlin, Nr. 14 vom 4. 4. 28).

Notprogramm und Gütertariferhöhung
(„Deutsche Tageszeitung", Berlin, Nr. 164 vom 5. 4. 28.)

Eisenbahntarif-Erhöhung?
Von *Dr. W. Ahrens*, Düsseldorf („R. u. Rh. Wirtsch. Ztg.", Essen, Nr. 15 vom 12. 4. 28).

Aufnahmetarifpolitik der Reichsbahn und Ständige Tarifkommission
Von —*l*. („Haf.-Verk.-Ztg.", Hamburg, Nr. 14 vom 6. 4. 28).

Die Mehrbelastung der Güter im Normalgütertarif gegenüber dem Vorkriegszustand
Von Geh. Reg.-Rat *Scholz* („Deutsche Wirtsch.-Ztg.", Bln., Nr. 14 vom 29. 3. 28).

Der Entwurf der neuen Eisenbahnverkehrsordnung
Von Landgerichtsdirektor Dr *O. Loening*, Berlin („Die Wirtschaft und das Recht", Berlin, Nr. 2, Februar 28).

Der Entwurf zur neuen deutschen Eisenbahnverkehrsordnung
Von Reichsbahnrat Dr. *Moormann*, Altona („Wirtsch. Nachr. des Zweckverb. der schleswig-holsteinischen Industrie- und Handelskammer Altona", Nr. 6 vom 1. 3. 28).

Die Neugestaltung der Eisenbahn-Verkehrsordnung
Von *Dr. W. Ahrens*, Düsseldorf („R. u. Rh. Wirtsch.-Ztg.", Essen, Nr. 11 vom 15. 3. 28).

Zum Entwurf der neuen Eisenbahnverkehrsordnung (E. V. O.)
Von *R. Leskow*, Leipzig („Creditreform", Leipzig, Nr. 3, März 1928).

Lastkraftwagen und Eisenbahn als Mittel zur Güterbeförderung. Ueberlegenheit des Lastkraftwagens im Nahverkehr und durch größere Schnelligkeit und Anpassungsfähigkeit. Ueberlegenheit der Eisenbahn im Fernverkehr und bei Massenbetrieb
Von Reg.-Rat Dipl.-Ing. *Wintermeyer* („Fördertechn. und Frachtverk.", Wittenbg., Nr. 6 vom 16. 3. 28).

Schienenbahn und Kraftwagen
Von *Dr. jur Teubner*, Berlin („Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen", Berlin, Nr. 10 vom 8. 3. 28).

Kokslöschwagen
(„Demag-Nachr.", Berlin, Nr. 2, April 28.)

Verschiedenes.

Wippkräne für den Güterumschlag
(„Demag-Nachr.", Berlin, Nr. 2, April 1928.)

Direkter Massenumschlag von Schüttgütern vom Siloschiff auf Eisenbahn
Von Dipl.-Ing. *Heinr. Winkelmann*, Oberingenieur, Zweibrücken („Wasserkraft und Wasserwirtschaft", Berlin, Nr. 5 vom 1. 3. 28).

Krane zum Versetzen schwerer Betonblöcke beim Hafenbau
(„Schiffbau und Schiff", Berlin, Nr. 6 vom 14. 3. 28.)

Landebrücke „System Ring" D. R. G. M. Anlegesteiger mit abgefederter Horizontal-Schub- und Drehbewegung des Schwimmers
Von Ing. *E. Ring*, Duisburg („Schiff.-Ztg.", Duisburg, Nr. 15 vom 14. 4. 28).

Begebung von Reparationsobligationen?
Von *G. Bernhard* („Magazin der Wirtschaft", Nr. 15 vom 12. 4. 28).

Die Kohlenversorgung Berlins 1927
(„Berliner Wirtschafts-Berichte" Nr. 6 vom 17. 3. 28.)

Die „Regulatoren" der Elbe Aus der Praxis des Wasserbauamtes Magdeburg
(„Magdeb. Ztg.", Nr. 155 vom 21. 3. 28.)

Ladungsbeschädigung durch Schiffsschweiß
(„Hamburger Fremdenblatt" Nr. 67a vom 7. 3. 28.)

Die Ferngasversorgung als Konkurrenz der Reichsbahn
Von *D. K. Brandt* („Magazin der Wirtschaft", Berlin, Nr. 16 vom 19. 4. 28).

Gasfernversorgung
Von *Dr. R. Nübling* („Süd-West-Deutschland", Stuttgart, Nr. 2, Februar 28).

Bilanz der Schiffahrtsbilanzen
(„Wirtsch. Dienst-Weltwirtsch. Nachr.", Hamburg, Nr. 12 vom 23. 3. 28.)

Deutsche Gasfernversorgung
(„R. u. Rh. Wirtsch. Ztg." Essen, Nr. 9 vom 1. 3. 28.)

Das Gespenst des Nummernzwanges im Wassersport
Von *Rich. Nordhausen* („Leipziger Neueste Nachrichten", Nr. 98 vom 7. 4. 28).

Europäische Kohlen- und Eisenprobleme. Die Kohlenkrise in Belgien. Rationalisierungsversuche. Das aufstrebende Kempenbecken. Der deutsche Wettbewerb
(„Köln. Ztg." Nr. 132a vom 6. 3. 28.)

Der holländische Durchgangsverkehr zwischen Bremen und Köln
(„Weser-Ztg.", Bremen, Nr. 157a vom 9. 3. 28.)

Johann Gottfried Tulla. 1828-27. März — 1928
Von Oberbaurat i. R. Dr. Ing. *Cassinone*, Karlsruhe („Der Rhein", Duisburg, Nr. 4 vom 10. 4. 28).

Zum 100. Todestage von Johann Gottfried Tulla
Von *Hans Dorner*, Karlsruhe („Das Rheinschiff", Mannheim, Nr. 4 vom 1. 4. 28)

Bezugsquellen-Nachwe

**Ein Branchenregister von Lieferfirmen und Unternehmungen für Hafen-, Kanal- und Schiffbau, W
Wasserbau und Binnenschiffahrt einschließlich Gütertransport und Eilfrachtverkehr**

A ANKERKETTEN

**Vereinigte Stahlwerke
Aktiengesellschaft**

Dortmunder Union-Hoerder Verein
Abteilung Kettenfabrik Carl Schlieper, Dortmund

B BINNENHÄFEN

Tilsit

Östlichster Binnenhafen Deutschlands

Vermittelt den Verkehr zwischen dem Deutschen Reiche und dem Osten
Neuzeitlich angelegte Kaianlagen mit Reichs- u. Kleinbahnanschlüssen
Zweckmäßige Umschlageinrichtungen. Industriegelände am Hafen und
Güterbahnhof reichlich vorhanden. Knotenpunkt von 6 großen Reichsbahnstrecken. Anfragen an Magistrat - Hafenbetrieb -

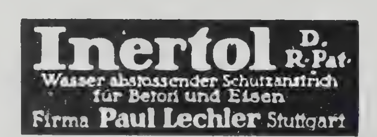
E ENTWÜRFE

**Ingenieur-Büro
Havestadt Contag G.m.b.H.**

Gegründet 1882 Berlin-Wilmersdorf Berliner Str. 157

bearbeitet Kanal- u. Hafenbauprojekte technisch und wirtschaftl. auf Grund 40jähriger Erfahrung im Bau u. Betrieb

K KANALBAU



L LACKE U. FARBEN

Beck, Koller & Co.

Berlin SO 16

**Lacke, Farben, Pinsel
für den Schiffsbedarf**



LATERNEN



Ahlemann & Schla

Schiffslampen- und Laternenfab
Hemelingen bei Brem
Gegr. 1868 Preislisten auf Anford

J. H. Peters & Be

Hamburg 9, Gegründet 1881
Spezialfabrik für Schiffslaternen
Lieferanten der Normallaternen für die S
warte, der Positionslaternen u.a., der Ozea
dampfer Imperator, Vaterland, CapPolor

M MOTOREN

**Hanseatische Motoren-Ge
m. b. H.**

Bergedorf-Hamburg

Rohölmotoren, Motorladewinden
Wendegetriebe

Junkers-Motorenbau

G. m. b. H., Dessau

**Kompressorlose Doppelkolben-
Dieselmotoren**

ohne Ventile, ohne Zylinderkopf, in Leistungen von 8-600 PS

Gebrüder Sulzer A.-G

Ludwigshafen a. Rh.

Kompressorlose **Zweitakt-** Dieselmaschin
von 20 PS aufwärts bis 160 PS
in Verbindung mit bewährten Wendegetrieben

Größere Leistungen umsteuerbar

S SCHIENENBEFESTIGUNG AUF BETON, MAUERWE UND NATURSTEIN

Deutsche Asbestonwerke

Köln, Karolingerring 31

Verlangen Sie kostenfrei Prospekt Nr. 72

Die Mitglieder des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt werden gebeten, bei Bedarf sich obenstehender Firmen zu bedienen.

1928 Nr. 10 2. Maiheft

Zeitschrift für Binnenschiffahrt

Herausgeber: Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt e. V. Berlin NW 40 Herwarthstr. 3a
ernsprech-Anschluss: Amt Hansa Nr. 2744, Nr. 2745 und Nr. 2755 • Telegramm-Adresse: Binnenfahrt, Berlin
Vorstand: Generaldirektor Dr. h. c. Ott, Köln / Geh. Baurat Prof. Dr. ing. h. c. de Thierry, Berlin
Hauptgeschäftsführer: Syndikus E. Schreiber, Berlin NW 40, Herwarthstr. 3a

60. JAHRGANG DER MITTEILUNGEN DES ZENTRALVEREINS

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" erscheint zweimal monatl. u. ist Organ nachstehender Vereinigungen

randenburgischer Oder-Verein, Frankfurt a. O. / Bremer Kanalverein, Bremen / Deutsch-Oesterreich-Ungarisch-Schweizerischer erband für Binnenschiffahrt / Elbe-Ostsee-Kanal A.-G. Wismar lamburger Verein für Flußschiffahrt / Hansa-Kanal-Verein, Breien / Intern. Vereinigung z. Förderung des Rheines bis zum Bodenee / Kanalverein Berlin-Leipzig / Küstenkanal-Verein Oldenburg ordschweiz. Verband f. Schiffahrt Rhein-Bodensee / Pommerscher innenschiffahrtsverein / Schlesischer Oderverein / Südostpreuß analverein e. V. / Südwestdeutscher Kanalverein f. Rhein-Donau eckar / Verband für Kanalisierung der Mosel u. Saar / Verband ur Wahrung der märk. Schiffahrtsinteressen e. V. / Verein zur chiffbarmachung der Ruhr e. V. / Werra-Kanalverein zur Verindung der Weser mit Main und Donau / Weser-Bund e. V.



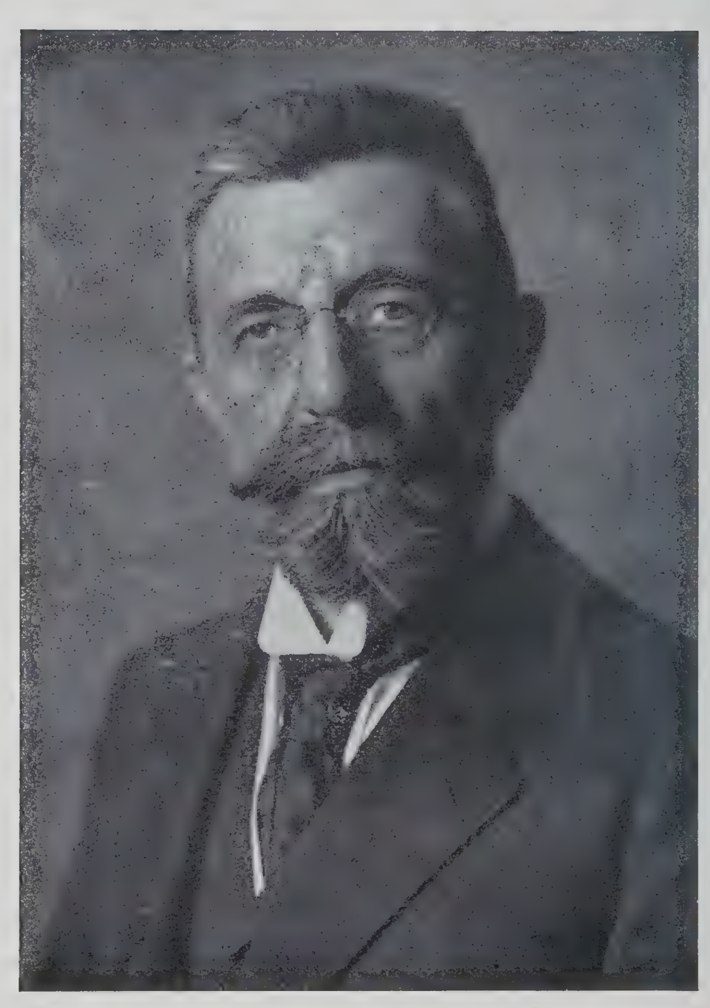
Schriftleitung:
Berlin NW 40, Herwarthstraße Nr. 3a
ernruf Hansa Nr. 2744-45-55, Tel.-Adr.: Binnenfahrt



Die in der Z. f. B. zur Veröffentlichung gelangenden Aufsätze gehen in das Eigentum des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V. über. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Herausgeber keine Verantwortung. Beantwortung von Anfragen und Rücksendung von Manuskripten erfolgt nur, wenn Rückporto beigefügt ist. Nachdruck einzelner Artikel ist nur mit Erlaubnis der Schriftleitung und unter Quellenangabe gestattet. **Bezugspreis** monatlich 2 Mark, nach dem Ausland monatlich 3 Mark Einzelhefte kosten 1,25 M. **Anzeigen.** Die 4 gespalt. Millimeterzeile 20 Pfg. Bei Wiederholungen Rabatt laut Tarif. Etwaiger Erscheinungsausfall infolge höherer Gewalt oder Streiks berechtigt nicht zur Rückforderung des Bezugsgelder

Verlag:
Mammut-Verlag G. m. b. H.
Berlin S 14, Wallstr. 56, Fernruf F. 7 Jannowitz Nr. 4570

INHALTSVERZEICHNIS:



Staatsrat Dr. Josef von Graßmann, München
8. 4. 1864 - 27. 4. 1928

Staatsrat Dr. Josef von Graßmann †.

Wie wir bereits in der 1. Mai-Nummer unserer Zeitschrift mitteilen mußten, ist am 27. April 1928 im Alter von 64 Jahren der 2. stellv. Vorsitzende des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V., Herr Staatsrat Dr. Josef von Graßmann, Vorsitzender des Vorstandes der Rhein—Main—Donau-A.-G. München verschieden.

Staatsrat Dr. Josef von Graßmann, geboren am 8. April 1864, ist der Sohn eines bayerischen Forstmeisters und studierte an der Münchener und Berliner Universität Rechts- und Staatswissenschaften. Von 1891 bis 1898 war er rechtskundiger Magistratsrat in Augsburg, wo er u. a. das Amt eines Gewerbegerichtsvorsitzenden und das Referat für die gesamte Sozialgesetzgebung ausübte. Im Jahre 1898 wurde er von dem Ministerpräsidenten Graf Crailsheim als Legationssekretär in das Ministerium des Aeußern berufen, wo ihm vornehmlich die Bearbeitung der Reichsangelegenheiten und Verfassungsfragen oblag. Im Jahre 1902 zum Legationsrat befördert, wurde er im Jahre 1904 in das neugebildete Verkehrsministerium als Oberregierungsrat berufen. Hier entfaltete er — neben der Stellvertretung des Leiters der Eisenbahnabteilung — seit 1905 eine umfassende Tätigkeit in allen staatsrechtlichen und internationalen Fragen, bei der Verstaatlichung von Privatbahnen und Schiffahrtseinrichtungen, dann in den rechtlichen Beziehungen der Eisenbahnverwaltung zu anderen Verwaltungen, ferner in allen Fragen der Wasserstraßen- und Wasserkraftausnützung, zuletzt bei der Fassung des internationalen Donaurechtes. Im Jahre 1907 wurde er zum Ministerialrat und 1919 zum Ministerialdirektor ernannt.

Nebenbei ist er auch als staatsrechtlicher und volkswirtschaftlicher Schriftsteller durch Herausgabe verschiedener größerer Werke, insbesondere bei der Neubearbeitung des bayerischen Staatsrechtes von M. von Seydel, des Werkes „Die Entwicklung der Augsburger Industrie im 19. Jahrhundert", des Schiffahrtsabgabengesetzes sowie durch bemerkenswerte Aufsätze in innerpolitischen Fragen hervorgetreten. Im Jahre 1919 betätigte er sich auch politisch als Vorsitzender der Regierungskommission für die Abfassung der bayerischen Verfassungsurkunde, deren Entwurf er als Vertreter der Regierung im Landtag verteten hat, bei den Verhandlungen der Verfassungskommission in Weimar wurde er als bayerischer Vertreter zugezogen.

Herr von Graßmann war von allem Anfang eine der stärksten Triebkräfte für die Durchführung des goßen Gedankens der Rhein—Main—Donau-Verbindung. Er leitete die Organisation des Main—Donau-Stromverbandes in den Jahren 1916/17 und führte nach dessen Gründung den Vorsitz im Strombeirat, dem Ausführungsorgan dieses Verbandes. Diesem oblag die Prüfung und Ueberarbeitung der verschiedenen vorhandenen Entwürfe, sowie die Ausarbeitung eines neuen Ausführungsentwurfes mit den zugehörigen wirtschaftlichen Untersuchungen. Mit zäher Energie hat Herr von Graßmann die umfangreichen Arbeiten in den damaligen schwierigen Zeitläuften in verhältnismäßig kurzer Frist soweit gefördert, daß bereits im Jahre 1919 ein ins Einzelne gehendes Projekt vorlag. Nachdem feststand, daß die Wasserstraßen auf das Reich übergehen würden, lag der Abwicklung der verschiedenen schwierigen Verhandlungen, die mit dem Uebergang der Wasserstraßen auf das Reich zusammenhingen, in seiner Hand. Es gelang ihm die große Idee der Rhein—Main—Donau-Großschiffahrtsstraße lebendig zu erhalten und in den Vordergrund zu stellen. Im Jahre 1920 konnte der Gründungsausschuß für das Rhein—Main—Donau-Unternehmen ins Leben treten, dessen Vorsitz er übernahm. Nach Abschluß des grundlegenden Staatsvertrages zwischen dem Reich und Bayern und den übrigen beteiligten Ländern führten die Arbeiten des Gründungsausschusses am 30. Dezember 1921 zur Gründung der Rhein—Main—Donau-Aktiengesellschaft, deren Aufgabe die Durchführung des großen Unternehmens ist. Herr von Graßmann übernahm den Vorsitz im Vorstand der neugegründeten Gesellschaft. Von der Bayerischen Staatsregierung wurde ihm damals in Anerkennung seiner großen Verdienste Titel und Rang eines Staatsrates verliehen.

Unmittelbar nach Gründung wurde die in jener Zeit außerordentlich schwierige Finanzierungsgrundlage geschaffen und der Ausbau des Unternehmens in Angriff genommen. Als erstes großes Bauwerk wurde die Stau- und Kraftanlage bei Viereth am Main vollendet, vor allem aber kam die große Stauanlage mit Kraftwerk am Kachlet in der Donau bei Passau zur Ausführung, durch welche die größten Hindernisse für den Großschiffahrtsverkehr auf der bayerischen Donau überwunden werden. Trotz vieler Schwierigkeiten konnten im letzten Jahre auch die Bauarbeiten für den Umbau des Mains zu einer Großschiffahrtsstraße von Aschaffenburg aufwärts in Angriff genommen werden.

Herrn von Graßmann war es noch vergönnt, die Fertigstellung und Inbetriebsetzung der Kachletanlage zu erleben. Sein jäher Tod, der ihn aus unverzagtem und verheißungsvollem Schaffen herausriß, bedeutet für das ganze Unternehmen einen unersetzlichen Verlust. Sein Name bleibt mit der Großschiffahrtsstraße Rhein—Main—Donau unauslöschlich verbunden, mit dem Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt, als dessen Vorstandsmitglied er seit 30. 5. 1924 in besonderem Maße seine Arbeitskraft in den Dienst der Gesamtheit stellte, wird die deutsche Binnenschiffahrt Herrn Staatsrat Dr. von Graßmann ein dankbares Andenken bewahren.

Emden und seine Zufahrtswasserwege

Von Syndikus Dr. Lübbers, Emden.

In der während der letzten Jahre bei dem Meinungsaustausch über die Bauwürdigkeit der zahlreichen neuen Großschiffahrtskanalprojekte so überaus rege gewordenen Erörterung der Leistungsfähigkeit und Bedeutung der Wasserstraße im Vergleich zu der Eisenbahn für den Verkehr zwischen binnenländischen Plätzen und mit den Seehäfen ist mit Recht auf die Wesensunterschiede der deutschen Nordseehäfen hinsichtlich der ihnen im einzelnen gestellten Verkehrsaufgaben für das Binnenland hingewiesen worden. Bremen gilt allgemein als der große deutsche Eisenbahnseehafen, dessen Zweck es in erster Linie ist und voraussichtlich auch fernerhin bleiben wird, Vermittler wertvollerer Güter zu sein, für die nicht der billige, sondern der schnelle, sichere und durchgehende Transport vom Kai oder Hafenlagerhaus zum binnenländischen Handelsmagazin oder Fabrikhof und umgekehrt das erste Erfordernis ist. Die Binnenwasserstraßen, die Weser und der Mittellandkanal, bilden eine wertvolle Ergänzung der Verkehrswege Bremens für den Transport vor allem von Getreide und Steinkohle, aber eine Lebensfrage stellen sie nicht dar. Hamburg dagegen kann seine Aufgabe als bedeutendster Seehafen und Seehandelsplatz für Mitteleuropa nur erfüllen vermöge seiner großen natürlichen Wasserstraße der Elbe mit ihren Nebenflüssen und einem weitverzweigten Kanalnetz, Verkehrswege, welche in früheren Jahrzehnten noch stärker als heute der Einfuhr ausländischer Rohstoffe für Berlin und Mitteldeutschland dienten, Rohstoffe, die für den Bremer Einfuhrverkehr aus dem Grunde teilweise nicht in Frage kommen, weil das Hinterland Bremens selbst über sie verfügt. Emden vollends ist auf Gedeih und Verderb mit dem Bestand und der baulichen Entwicklung seiner Binnenwasserstraße verbunden. Wäre diese Tatsache nicht schon längst Gemeingut aller Fachkreise geworden, so würde man sie aufs deutlichste erkannt haben während des Streiks der Binnenschiffer auf dem Dortmund—Ems-Kanal, der den Großverkehr auf dieser Wasserstraße völlig lahmgelegt und damit zugleich auch den Seeverkehr der Hauptgüter, die ihren Weg über Emden nehmen, zum Erliegen gebracht hat. Der Streik dauerte vom 12. November 1927 bis zum 17. März 1928. Während in den Monaten Januar/Februar 1927 233 Seeschiffe mit 250 123 N. R. T. Raumgehalt eingingen, waren es 1928 in den beiden gleichen Monaten nur 181 Seeschiffe mit 60 982 N. R. T. Der Güterumschlag betrug 1928 im Januar und Februar 44 214 t im Eingang und 38 341 t im Ausgang gegen 282 667 t im Eingang und 196 204 t im Ausgang in den Monaten Januar und Februar 1927. Daraus geht für jedermann beweiskräftig hervor, daß Emden ohne seine Wasserstraße als Seehafen keine Existenzbasis hätte. Man sieht es aber auch aus der ganzen Entwicklung des Emder Seeverkehrs seit der Eröffnung des Dortmund—Ems-Kanals.

SEEVERKEHR.

Ein- und Ausgang zusammen:

1900	2165	Seeschiffe mit	281 053	Netto Reg. T.	
1907	2462	Seeschiffe mit	1 244 815	Netto Reg. T.	
1913	5770	Seeschiffe mit	3 118 091	Netto Reg. T.	
1924	4160	Seeschiffe mit	2 190 336	Netto Reg. T.	
1925	5095	Seeschiffe mit	3 576 860	Netto Reg. T.	
1926	6559	Seeschiffe mit	5 450 821	Netto Reg. T.[1]	
1927	4883	Seeschiffe mit	3 607 444	Netto Reg. T.	

WARENVERKEHR.

Einfuhr von See:

	Erze	Getreide	Sonst. Güter	Zus.
1900	41 350 t	39 148 t	87 968 t	168 466 t
1907	510 011 t	265 405 t	127 994 t	903 310 t
1913	1 239 856 t	217 197 t	98 637 t	1 555 690 t
1924	1 429 884 t	39 016 t	145 305 t	1 624 205 t
1925	1 825 218 t	9 577 t	69 675 t	1 904 470 t
1926	1 671 762 t	143 360 t	69 607 t	1 884 729 t
1927	2 114 767 t	243 964 t	106 489 t	2 465 220 t

Ausfuhr nach See:

	Kohl., Koks u. Brik.	Eis. u. Stahl	Sonst. Güter	Zus.
1900	7 092 t	9 281 t	35 637 t	51 010 t
1907	187 117 t	48 822 t	66 169 t	301 108 t
1913	1 586 972 t	25 187 t	65 646 t	1 677 805 t
1924	595 774 t	21 866 t	34 951 t	652 591 t
1925	1 035 496 t	13 202 t	26 856 t	1 075 554 t
1926	2 344 258 t	63 557 t	19 537 t	2 427 352 t
1927	1 393 550 t	22 149 t	38 568 t	1 454 267 t

Der Gesamtverkehr auf dem Dortmund—Ems-Kanal hat sich wie folgt entwickelt:

1900	594 439 t	1925	5 641 637 t
1907	2 011 056 t	1926	6 150 171 t
1913	4 268 707 t	1927	6 526 600 t
1924	3 967 400 t		

[1]) Starker Bunkerdampfer infolge des engl. Grubenarbeiterstreiks.



Erz- und Eisenkai am neuen Binnenhafen zu Emden.

Der größte Teil dieses Verkehrs entfällt auf die Transporte zwischen Emden einerseits, Dortmund und anderen Kanalhäfen des Industriebezirks andererseits.

Wir dürfen somit die Tatsache als feststehend ansehen, daß Emden der Kanalseehafen der deutschen Nordsee ist und auf absehbare Zeit auch bleiben wird. Diese Stellung Emdens ist darin begründet, daß sein Hafen als Großschiffahrtshafen fast ausschließlich für den Empfang und Versand von Massengütern in Betracht kommt, die zum bei weitem überwiegenden Teil, bei der Notwendigkeit und dem Bestreben die Unkosten der Verfrachtung von und nach dem Binnenlande zu verbilligen, den Eisenbahnweg auf die Dauer nicht gehen können. Emden als Ein- und Ausfalltor für das nordöstliche Bergbau- und Hüttengebiet Rheinlands und Westfalens einzurichten, war die einzige Möglichkeit, diesem Teil des Industriebezirks die notwendige Wettbewerbsgrundlage gegenüber anderen, verkehrswirtschaftlich günstiger gelegenen Gebieten des In- und Auslandes zu schaffen. Emden ist der westlichste deutsche Seehafen und hat Jahrhunderte hindurch in regsten Wechselbeziehungen mit Westfalen, teilweise auch mit dem Rheinlande gestanden. Die unglückselige Verkettung von Umständen, welche diesen Verkehr untergraben hat, ist bekannt. Die Eröffnung des Kanaltransports zwischen Dortmund/Herne und Emden bedeutete somit weiter nichts als das Wiederanknüpfen alter Beziehungen, wenn auch in veränderter Form, mit anderen Mitteln und für neue Zwecke. Vor Zeiten hat es einen Massengutverkehr zwischen dem Inlande und den Seehäfen und umgekehrt, verglichen mit den heutigen Millionenverkehrszahlen, nicht gegeben. Man kann nicht einmal beim Schiffbauholztransport früherer Jahrhunderte vom Landesinnern zur Küste von einem Großverkehr sprechen. Diese Hölzer wurden übrigens, soweit es nur irgend angängig war, auf den Flüssen verfrachtet, und die Ems ist schon vor 500 Jahren und bis in die neueste Zeit hinein immer der Haupttransportweg gewesen, wenn auch hinsichtlich der Verkehrsfrequenz bescheidener als Elbe und Weser. Jedenfalls ergibt sich die Tatsache, daß der Dortmund—Ems-Kanal nichts anderes ist, als ein in seiner Leistungsfähigkeit verbesserter Ersatz für die alte natürliche Wasserstraße, deren Bett ja auch auf weite Strecken für den Kanal benutzt worden ist.

Die Möglichkeiten für die Entwicklung des Verkehrs auf dem Dortmund—Ems-Kanal sind zwar, was die Mannigfaltigkeit der zu transportierenden Güter anbetrifft, nicht sehr umfassend, sie sind aber darum nicht weniger wichtig, denn die Menge der Eisenerze, die in den Hüttenwerken des nordöstlichen Industriebezirks zu verarbeiten sind, ist seit der Eröffnung des Dortmund—Ems-Kanals bedeutend gestiegen und wird sich auch noch weiter vergrößern, wenn die Hoffnung, die wir auf unsere Großindustrie setzen müssen, nicht zu schanden wird. Dasselbe trifft für die Ausfuhr von Kohle zu. Wenn die im Syndikat zusammengeschlossenen rheinisch-westfälischen Zechen den nach ihrem Arbeitsplan über den Inlandsbedarf hinaus sich ergebenden Ueberschuß an Kohlen abstoßen wollen, werden sie stets diejenigen Punkte für den Uebergang ins Ausland suchen, die für sie am günstigsten sind. Das ist einerseits der holländische Rheinseehafen Rotterdam, andererseits Emden. Emden ist außerdem der geeignetste Hafen für die Einfuhr des aus dem Auslande eingehenden Getreides für die Mühlen und sonstigen getreideverbrauchenden Betriebe im Münsterlande und im nördlichen und mittleren Westfalen. Demgemäß muß und wird Emden immer einen Anteil haben an diesem Getreideverkehr. Wenn es bisher nicht gelungen ist, von den Schwererzeugnissen der rheinisch-westfälischen Industrie fortlaufend die größten Mengen über Emden zu leiten, so hat das seine Gründe einesteils in manchen Tarifschwierigkeiten, dann aber auch darin, daß Emdens Entwicklung für den überseeischen Linienverkehr durch den Krieg infolge des Verlustes unserer Kolonien einen besonders harten Stoß erlitten hat. Das Aufhören des regelmäßigen Emdendienstes unserer großen Linienreedereien, die den Verkehr mit West- und Ostafrika, mit Ostasien und der Südsee versahen, hat noch nicht wettgemacht werden können, obgleich einige deutsche Schiffahrtsgesellschaften ihre Dampfer Emden wieder regelmäßig anlaufen lassen. Hier wird aber mit der Zeit zweifellos manches gutgemacht werden, weil die günstige Verkehrslage des Hafens zum Industriegebiet vermöge seines Wasserweges ihre Wirkung auf den Versender von Schwergut nicht verfehlen wird.

Wenn Emden sich als Seehafen des Industriebezirks fortentwickeln soll, in dem Sinne wie es der Herr Minister für Handel und Gewerbe neuerdings klar ausgesprochen hat, indem eine Arbeitsteilung zwischen den deutschen Nordseehäfen stattfindet, Emden die Massengüter umschlägt, während Hamburg und Bremen den großen überseeischen Verkehr mit den wertvolleren Bulk- und Stückgütern abwickeln, dann bedarf es auch der Ausgestaltung seines Haupttransportweges ins Landesinnere, ohne den, wie eingangs ausgeführt, dem Hafen die Grundlage fehlte. Die Erleichterung und Verbilligung des Massenguttransportes über Emden als Seehafen liegt auch im ureigensten Interesse der Industrie des nördlichen Ruhrgebiets, weil Emden das Ventil ist, welches die Werke unabhängig macht von den steigenden und sinkenden Konjunkturen der Rheinschiffahrt. Voraussetzung hierfür ist, wie schon gesagt, der Ausbau des Wasserweges. Darum kann der von allen Seiten, von den Behörden sowohl als auch den Verkehrsinteressenten und der Schiffahrt gewünschte Ausbau des Dortmund—Ems-Kanals zu einer Wasserstraße, die die doppelte Leistungsfähigkeit hat als heute, nur eine Frage kürzester Zeit sein und es darf wohl erwartet werden, daß, nachdem die Vorarbeiten für die Projektierung beendigt und einzelne Kunstbauten bereits ausgeführt oder in Ausführung begriffen sind, im nächsten Jahre mit der Kanalerweiterung selbst begonnen wird.

Bremen und seine Bedeutung für die Binnenschiffahrt

Von Dr. H. Flügel, Bremen.

Was ist Bremen der deutschen Wirtschaft?
Was bedeutet es für die Binnenschiffahrt?
Was kann ès für sie werden? und wie?

Diese 3 Fragen sollen in folgendem kurz erörtert werden, lediglich unter Berücksichtigung der wichtigsten Gesichtspunkte.

Was ist Bremen der deutschen Wirtschaft?

Es ist der zweitgrößte Seehafen des Deutschen Reiches. 12027 Schiffe mit 15326984 NRT. liefen im Jahre 1927 in seinen 22 Hafenbecken in Bremen-Stadt und Bremerhaven aus und ein. Diese Häfen dienen ganz überwiegend dem Umschlag für das deutsche Inland. Die Freie Hansestadt erbaute sie im Laufe der Jahrzehnte für mehrere hundert Millionen Mark aus eigenen Mitteln, ohne Zuschüsse seitens des Reiches oder anderer Länder, mit Ausnahme eines Reichsbeitrages für die Umwandlung beim Zollanschluß. Nicht genug damit. Bremen korrigierte auch die nur zum kleinen Teil auf eigenem Hoheitsgebiet gelegene Unterweser auf eigene Kosten, so daß Schiffe statt mit 2—3 m vor 50 Jahren mit etwa 7 m Tiefgang auf ihr verkehren können. Erst die Fortführung dieser berühmt gewordenen Unterweser-Korrektion von Oberbaudirektor Franzius und seinen Nachfolgern ist gemäß der neuen Reichsverfassung auf das Reich übergegangen. Aber selbst zur Durchführung der weiteren Vertiefung auf 8 m zur Anpassung an die gestiegenen Abmessungen der Regel-Frachtschiffe des Weltverkehrs mußte Bremen einen sehr erheblichen Beitrag hinzuzahlen. Das Reich allein wär trotz der Verfassung praktisch nicht dazu in der Lage. So hat das kleinste deutsche „Land“ mit nur knapp 350000 Einwohnern auch in neuester Zeit seine Lebenskraft bewiesen.

Bremen war vor dem Kriege der größte Auswandererhafen Europas und ist auch jetzt wieder der größte Hafen des Reiches im Uebersee-Personen-Verkehr. Unter seiner Flagge fuhren lange Zeit die schnellsten Schiffe der Welt. Das größte Schiff der deutschen Flotte, „Columbus“, ist auch jetzt wieder in Bremen beheimatet. Die beiden im Bau befindlichen Riesen-Schnelldampfer „Bremen“ und „Europa“ werden den „Columbus“ an Größe noch um mehr als ⅓ übertreffen und die schnellsten Handelsschiffe der Welt sein. Sie alle gehören dem Norddeutschen Lloyd, der zweitgrößten deutschen Reederei. Außer dem Lloyd sind an Bremer Reedereien vor allem die Deutsche Dampfschifffahrts-Gesellschaft „Hansa“, die größte deutsche Frachtreederei, und die Dampfschiffahrtsgesellschaft „Neptun“ zu nennen, die im europäischen Küstenverkehr in Deutschland führend ist. Der stolze Bestand des Jahres 1914 ging durch die Ablieferungen auf Grund des Versailler Vertrages bis auf kleine Reste verloren. Bremens größtes Schiff war damals ein Tender! Obgleich der Ersatz des Reiches für diese rein privaten Verluste nur höchstens 17% erreichte, ist es zäher Arbeit und dem guten Namen der Bremer Reedereien in Uebersee gelungen, ²/₃ wieder aufzubauen. Aus eigener Kraft. Der Anteil Bremens an der gesamten deutschen Handelsflotte betrug Anfang der Jahre 1871 18%, 1913 29% und 1927 32%. In regelmäßigen Diensten finden jährlich etwa 4000 Abfertigungen nach allen bedeutenden Häfen der Welt statt.

Unvergessen werden auch die Fahrten des Handelsunterseebootes „Deutschland“ bleiben, das im Kriege gegen deutsche Chemikalien Kupfer und andere dringend benötigte Güter unter der feindlichen Sperre hindurch dem Vaterlande brachte, bis der Eintritt Amerikas in den Krieg dem ein Ende bereitete.

Alteingesessen wie seine Reederei ist Bremens Handel. Es ist seit 2 Menschenaltern, nachdem es Le Havre geschlagen hatte, der größte Baumwollhafen des europäischen Kontinents. In der Saison 1926/27 führte es an nordamerikanischer Baumwolle 2835913 Ballen ein. Damit wurde die frühere Rekordziffer der Saison 1911/12 bis auf wenige Ballen erreicht und Liverpool mit 2126000 Ballen erheblich übertroffen. Liverpool war stets der größte europäische Baumwollplatz. Es überragte Bremen auch in der wichtigsten Sorte, der nordamerikanischen, erheblich. Nun hat Bremen es hierin um ⅓ überholt. Im ganzen ist freilich Liverpool noch etwas größer, da seine Einfuhr in den sogenannten Exoten stets bedeutenderen Umfang hatte als die Bremens.

Baumwolle ist der wichtigste deutsche Einfuhrartikel. Ihr Anteil am gesamten Wert der deutschen Einfuhr im Spezialhandel betrug 1913 6,2% und 1925 7,1%. Bremens Baumwolleinfuhr ist größer als der Gesamtbezug des deutschen Zollinlandes. Das ist möglich infolge der Wiederausfuhr nach den europäischen Nachbarländern. Im Jahre 1925 mit einer wesentlich geringeren Menge als im Rekordjahr bezifferte sich Bremens Baumwolleinfuhr auf 1004000000 RM. Die hohe Bedeutung gerade der Baumwolle für die deutsche Wirtschaft tritt noch schärfer zutage, wenn man berücksichtigt, daß „Gewebe und andere nichtgenähte Waren aus Baumwolle“ den größten Anteil an der deutschen Ausfuhr haben: 1913 4,4%, 1925 5%, während Steinkohlen nur 3,1% betrugen.



See- und Binnenschiffe im Freihafen II zu Bremen.

Auch die Ausfuhr dieser Gewebe wie überhaupt aller hochwertigen Fertigfabrikate spielt in Bremen eine bevorzugte Rolle.

Bremens zweitwichtigster Einfuhrartikel ist Wolle. Es ist Deutschlands erster Wollmarkt. Und Wolle ist der zweitwichtigste Einfuhrartikel des Reiches: 1913 4,8%, 1925 5,5%.

Bekannt ist Bremen als Tabak- und Wein-Platz. Hochwertig sind fast alle Güter seines Handels. So kommt es, daß die 1½ Mill. t Kohlen in Bremens Ausfuhr 1926, welche der Menge nach einen Anteil von 51% hatten, dem Werte nach nur 4½% der Gesamtausfuhr bedeuteten.

Vor dem Kriege war Bremens Seegüterverkehr größer als der gesamte Außenhandel Japans. Jetzt hat es immerhin Schweden wieder weit überholt.

Viel umfangreicher als dieser statistisch erfaßte Verkehr ist noch der Handel, da die Kaufleute vielfach aus geographischen oder verkehrstechnischen Gründen Waren über andere Plätze leiten müssen.

Dennoch ist Bremens Entwicklung im Handel und im Seegüterverkehr nicht mehr voll befriedigend. Es leidet besonders seit dem Kriege unter der schweren Konkurrenz der ausländischen Wettbewerbshäfen an der Rheinmündung, Rotterdams, Amsterdams und Antwerpens. Während Rotterdam 1927 mehr als das 1½fache seines Seegüterverkehrs von 1913 aufzuweisen hatte, erreichte Bremen erst 84%.

Dank seiner tiefen Lage im Binnenland ist Bremen südlichster deutscher Hafen. Es bietet daher für weite Teile des Reiches, insbesondere des Rheinisch-Westfälischen Industriegebietes, die kürzesten Luftlinien und Bahnentfernungen. Daraus ergibt sich seine große natürliche, geographische Aufgabe. Es hat sie nur erfüllen können, soweit es sich dabei als Verkehrsmittel auf die Bahn stützen kann. An Wasserwegen ist es noch ungünstig gestellt. Daher können viele Möglichkeiten, die für die Wirtschaft des Reiches wichtig wären, nicht ausgeschöpft werden. Andererseits leidet Bremen unter der unbefriedigenden Entwicklung seiner Ausfuhr, besonders des wichtigsten Artikels, des Schwergutes. In Rotterdam und Antwerpen dagegen hat sich gerade dessen Ausfuhr nach dem Kriege ungeheuer gehoben. Das Schwergut ist für die Aufrechterhaltung zahlreicher Abfahrten und damit letzten Endes für den Güterverkehr mehr oder weniger ausschlaggebend.

Auch auf industriellem Gebiet ist Bremen eine Kraftquelle des Reiches. Es weist sehr große und gleichzeitig sehr mannigfache Unternehmungen auf. An der Spitze die Schiffswerften, darunter die größte deutsche, der Deschimag-Konzern mit der A.-G. Weser in Bremen und den Werken Seebeck und Tecklenborg an der Unterweser. Zu den Werften gesellen sich zahlreiche Maschinenfabriken; aber auch ein Hüttenwerk mit Nebenbetrieben; Automobil- und Waggonfabriken; die Norddeutsche Woll- und Kammgarn-Spinnerei, das größte derartige Unternehmen des Kontinents; andere Woll- und Jute-Spinnereien; Getreide-, Oel- und Reismühlen; Zigarren- und Zigaretten-Fabriken; Schokolade-Fabriken; Mineral-Raffinerien; umfangreiche Brauerei-Industrien, insbesondere der Haake-Beck-Konzern, der allein weit mehr als die Hälfte des gesamten deutschen Flaschenbier-Exportes stellt. Auch die bekannte

Kaffee Hag ist in Bremen zu Hause. Diese Aufzählung macht keinerlei Anspruch auf Vollständigkeit und Rang. Sie will nur einen ungefähren Ueberblick geben.

Auch im Luftverkehr ist Bremens Name bekannt. Nicht nur durch den ersten Ozean-Ost-West-Flug mit einem Flugzeug seinen Namens, dessen Flug von bremischen Kreisen ermöglicht wurde. Es war führend in der Einrichtung des deutschen Lufthandelsverkehrs nach dem Kriege. 1928 steht es im Fern-Luftverkehr mit Kopenhagen, Malmö, Oslo, Amsterdam, London, Paris, Ruhrgebiet, Frankfurt-Genf, Stuttgart-Zürich, München, Prag-Wien, im Seebäderdienst mit den ostfriesischen Inseln Borkum, Norderney, Wangerooge, sowie mit Helgoland durch Groß-Flugboote in Verbindung.

Auf dem Gebiete des Flugzeugbaues sind die Focke-Wulf-Werke zu nennen, welche zurzeit eine Serie von Groß-Flugzeugen des Möwen-Typs für die Deutsche Luft-Hansa liefern.

Hiermit dürfte die Bedeutung Bremens für die deutsche Wirtschaft skizziert sein.

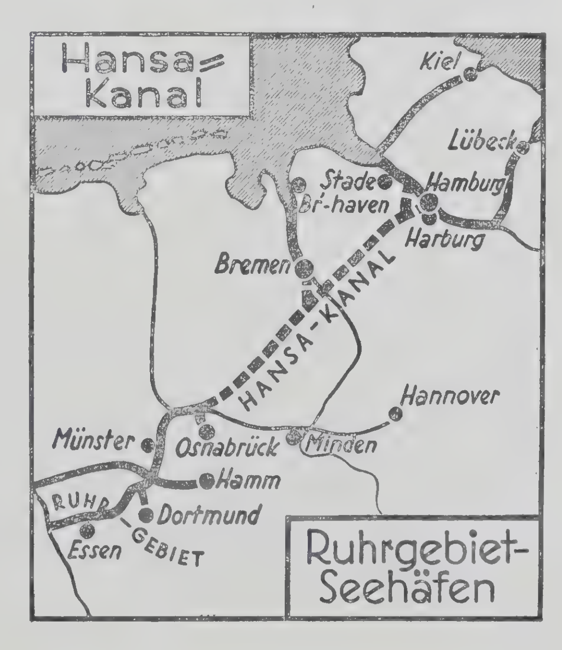
Was ist Bremen der Binnenschiffahrt?

Einst, vor vielen Jahrhunderten, war es ihr viel. Das ist es auch heute noch für die Weserschiffahrt. Aber im Verhältnis zu seiner sonstigen Bedeutung ist es ihr wenig. Sein Binnenschiffsverkehr stieg von 777 100 t im Jahre 1905 auf 1 148 400 t im Jahre 1913 und auf 2 249 100 t im Jahre 1927, gemessen im Durchgang der Bremer Schleuse. Bremen ist die Nährmutter der Weserschiffahrt. Denn sowohl die Binnenschiffahrt auf der Weser wie im Weser-Kanal-Verkehr entfällt fast ganz auf den Verkehr mit Bremen und die mit ihm wirtschaftlich eng zusammenhängenden Unterweserhäfen. Vom Durchgang in Bremen entfallen wieder 87% auf Bremen-Stadt. Es ist damit noch wichtiger für die Binnenschiffahrt der Weser und des Weser-Kanal-Verkehrs als es sonst schon im allgemeinen die Seehäfen für die Binnenschiffahrt sind.

Aber absolut, der Menge nach und im Vergleich zu Bremens Bahnverkehr betrachtet, ist seine Binnenschiffahrt noch verhältnismäßig gering. Sie macht auch heute höchstens 22% des Bremer Seeverkehrs aus, und zwar einschließlich der Bunkerkohlen. Die sonstigen Kohlen, sowie Kies und Sand sind für den Eigenverbrauch Bremens und der Unterweserplätze bestimmt. Außer der Bunkerkohle kann man im Seeumschlag im wesentlichen nur Kali, Stückgut und Zement talwärts und Getreide, Stückgut und Holz bergwärts als nennenswert erwähnen. Der Bergverkehr erreichte 1927 523 000 t. Das waren 30% der Talfracht, die sich auf 1 726 000 t belief. Davon wieder waren 937 000 t Kohlen. Die kurz vorher erwähnten für den Seeumschlag in Frage kommenden Güter ohne Kohlen erreichten zusammen 1927 rd. 850 000 t. Sie machen gerade 15 % des bremischen Seeverkehrs ohne Bunkerkohlen im Jahre 1927 aus. In allen anderen großen nordwesteuropäischen Seehäfen sowie Stettin ist der Anteil der Binnenschiffahrt weit größer. In Rotterdam und Emden ist er über 90%. Von diesem Standpunkt ist also Bremens Bedeutung für die Binnenschiffahrt noch gering.

Kann Bremens Bedeutung für die Binnenschiffahrt größer werden? und wie?

Diese dritte Frage ist unbedingt zu bejahen. Das ergibt schon das Beispiel der anderen großen Häfen. Sicher wird in Bremen dank der alten Tradition des Handels und der Bedeutung des Marktes das hochwertige Gut, die Linienschiffahrt und damit der Bahnverkehr immer eine erhebliche Rolle spielen müssen. Aber es könnten nach dem Beispiel anderer Häfen und Flüsse doch manche Güter billiger von Bremen nach ihrem inländischen Bestimmungsort befördert werden, wenn hier Wasserstraßen von ähnlicher Güte wie in anderen Gebieten des Reiches — vom Rhein ganz abgesehen — zur Verfügung ständen. Daß der Anschluß des Ems-Weser-Kanals der Binnenschiffahrt in Bremen einen Auftrieb gegeben hat, ergibt sich schon aus den im vorigen Abschnitt erwähnten Verkehrsziffern. Vom gesamten jetzigen bremischen Binnenschiffsverkehr entfallen mehr als 1¼ Mill. t, also mehr als die Hälfte, auf Transporte mit Rheinland-Westfalen und Osnabrück. Alle diese Güter werden aber auf einem Umwege von 100 km über die 3 Seiten des Trapezes Bramsche-Minden-Verden-Bremen befördert, statt auf der kurzen Linie Bramsche-Bremen. Diese letztere herzustellen, ist das Ziel des Hansakanals, der bekanntlich auch von Hamburg, Harburg, Lübeck, Kiel, Osnabrück, Münster und dem Ruhrgebiet erstrebt wird. Durch den Hansakanal können die erwähnten Transporte billiger und schneller befördert werden. Beides ist in der Zeit deutscher Kapitalknappheit von großer Bedeutung. Der Hansakanal wird der Binnenschiff-



fahrt einmal einen größeren Anteil am jetzigen Verkehr zwischen Bremen und dem Westen ermöglichen, andererseits diesen Verkehr heben. Durch das Hinzutreten der großen Transporte nach und von Hamburg, Harburg, Altona, Lübeck und Kiel wird die Verkehrsdichte so groß, daß der Hansakanal in Deutschland an zweiter Stelle unter den Kanälen, unmittelbar hinter dem Rhein-Herne-Kanal, stehen und sich selbst rentieren wird. Die meist angegebene Verkehrsziffer von 12 Mill. t ist noch außerordentlich niedrig berechnet und nach vorsichtigeren Grundsätzen als bei den meisten übrigen ernsthaften deutschen Kanälen und Kanalplänen.

Hat so der Hansakanal entsprechend dem Uebergewicht Rheinland-Westfalens, das auch in der bremischen Ausfuhr mit etwa einem hälftigen Anteil deutlich zum Ausdruck kommt, besondere Bedeutung für die Frage der Steigerung der Binnenschiffahrt durch Bremen, so verdient selbstverständlich daneben auch sein angestammter Strom, die Weser und ihr Ausbau als Nord-Süd-Verbindung volle Beachtung. Hier nimmt die Strecke von Bremen bis Minden dadurch eine bevorzugte Stellung ein, daß sie den Anschluß an den östlichen Teil des Mittellandkanals gibt.

Zwar ist der Wechsel-Verkehr zwischen Bremen und dem Hannover-Gebiet mit 75 000 t in 1927 einstweilen noch recht gering. Eine Belebung durch den seit Januar 1928 im Gange befindlichen Eildampfer-Verkehr und die sonstigen Bestrebungen zur Stärkung dieser Verkehrsbeziehungen ist zu erwarten. Darüber hinaus dürfte die Verlängerung des Wasserweges nach Peine zur Ilseder Hütte und nach dem guten und für das Leine-Kali-Gebiet günstig gelegenen Hafen Hildesheim eine beträchtliche Belebung bringen.

Erfreulicherweise hat sich nach katastrophalem Rückgang im Kriege und in der Inflationszeit auch der Verkehr mit der Oberweser (Minden-Hann.-Münden) wieder belebt. Im Durchgang durch die Hamelner Schleuse wurden 1927 immerhin wieder 522 000 t gegen 575 000 t 1913 erreicht. Kali, Steine und Holz talwärts, Getreide und Stückgut zu Berg machen hier den Hauptverkehr aus. Eine wichtige Zukunftsmöglichkeit liegt im Kali. Die ernsthafte Grundlage für diese Erwartungen gibt die steigende Bedeutung des Werra-Kalis und die große mit erheblichen Kosten auf Veranlassung des Kali-Syndikats in Bremen im Bau befindliche Kali-Umschlagsanlage. Der Umfang der künftig hier ausgeführten Kalimengen und insbesondere der Anteil der Binnenschiffahrt daran wird in erheblichem Maße von der Verbesserung der Schiffahrtsstraße auf der oberen Weser und der Kanalisierung der unteren Werra abhängen, für deren Vorarbeiten die Kali-Industrie die Hälfte der Kosten aufgebracht hat. Der Tat wird auch hier Erfolg und Zukunft gehören.

Buten und binnen, wagen und winnen.



Bremen: Lösch- und Ladeplatz der Binnenschiffahrt im Lokalverkehr.
Hier erfolgt auch die Zusammensetzung der bergwärts gehenden Schleppzüge

Der Hamburger Hafen unter besonderer Berücksichtigung der Binnenschiffahrt

Von Dr. Dücker, Hamburg.

Hamburg verdankt seine überragende Rolle als bedeutendster Hafen des Kontinents in erster Linie seiner glücklichen Lage an der Elbe, einem Strom, der mit seinen Nebenflüssen und dem ihm abgeschlossenen Kanalnetz einen großen Teil Deutschlands und der Tschechoslowakei erfaßt.

Die Oberelbe und die Binnenschiffahrt sind von jeher für die Beförderung der seewärtigen Ein- und Ausfuhr des Hamburger Hafens von besonderer Bedeutung gewesen. Wäre Hamburg wie Bremen überwiegend auf den Eisenbahnverkehr angewiesen, würden beide Häfen voraussichtlich sich völlig gleich entwickelt haben. Zu berücksichtigen ist, daß Bremen eisenbahnkilometrisch zur rheinisch-westfälischen Industrie, dem wichtigsten Ausfuhrgebiet Deutschlands, um etwa 100 km näher liegt als Hamburg, zu Basel, dem Uebergang nach der Schweiz, um 68 km, zu Württemberg 50-60 km, zu München und Nürnberg ca. 50-55 km und zu Passau, der Grenzübergangsstelle für Deutsch-Oesterreich, Ungarn und die Balkanländer noch 11 km. Zum mitteldeutschen Industriegebiet und Sachsen liegt dagegen Hamburg nur 5 km näher als Bremen, eine Differenz, die bei den Seehafenausnahmetarifen und den Staffeltarifen nur eine geringe Rolle spielt, sodaß Bremen hier, soweit die Eisenbahn in Frage kommt, wohl wettbewerbsfähig sein würde.

Ist also die geographische Lage Bremens zum deutschen Hinterlande an sich wesentlich günstiger als Hamburgs, so verschiebt sich dieses Bild völlig durch die günstigen Binnenwasserstraßen, die Hamburg zur Verfügung stehen.

Vor dem Kriege war die Elbe jedenfalls der Eisenbahn trotz ihres ausgedehnten Seehafentarifsystems wesentlich überlegen, was ohne weiteres daraus hervorgeht, daß von der seewärtigen Ausfuhr Hamburgs 5,2 Millionen t per Bahn und 4,6 Millionen t, d. h. also 47% auf der Oberelbe und von der Einfuhr 2,6 Millionen t per Bahn und 5,8 Millionen t, d. h. also 69%, auf der Elbe befördert wurden.

Nach dem Kriege verschob sich allerdings dieses Verhältnis erheblich, wie aus nachstehenden Zahlen leicht ersichtlich ist.

Jahr	in Hamburg angekommene Güter mit der Bahn Mill. to	in Hamburg angekommene Güter von der Oberelbe mit Binnenschiff Mill. to	Anteil des Binnenschiffverkehrs v. H.	von Hamburg abgegangene Güter mit der Bahn Mill. to	von Hamburg abgegangene Güter nach der Oberelbe mit Binnenschiff Mill. to	Anteil des Binnenschiffverkehrs v. H.
1913	5,2	4,6	47	2,6	5,8	69
1919	3,7	1,1	23	1,3	1,4	52
1920	4,9	1,4	23	2,0	1,7	46
1921	4,3	1,1	20	3,2	2,1	40
1922	3,8	2,2	37	3,8	2,2	37
1923	—	2,4	—	—	2,1	—
1924	3,4	2,8	45	4,1	2,8	41
1925	4,0	3,2	45	3,3	3,1	48
1926	8,6	4,6	35	2,8	3,1	53
1927	5,9	3,5	37	3,9	4,6	54



Kaiumschlag in Hamburg.

Die vorstehenden Zahlen sind außerordentlich lehrreich. In den ersten Jahren nach dem Kriege und während der Inflationszeit stieg, prozentual betrachtet, der Eisenbahnverkehr erheblich. Es lag dieses im wesentlichen an dem neu eingeführten Staffeltarif der Reichsbahn, an den während der Inflationszeit häufig viel zu niedrigen und der Geldentwertung nachhinkenden Tarifsätzen und vor allem daran, daß die Kaufmannschaft bei der Geld- und Warenknappheit stets darauf angewiesen war, die Güter möglichst schnell zu empfangen, d. h. sie auf dem Bahnwege zu beziehen. Bei der Einfuhr stieg der Anteil der Binnenschiffahrt in den letzten Jahren aber ständig, von 37% im Jahre 1922 auf 54% im Jahre 1927. Auch bei der Ausfuhr ist der Anteil der Binnenschiffahrt gegenüber dem ungünstigsten Jahr 1921 von 20% wieder auf 37% gestiegen, wenngleich die Kurve hier in den einzelnen Jahren stark wechselnd gewesen ist.

Der Hamburger Hafen mußte sich in der Nachkriegszeit den veränderten Verkehrsverhältnissen, Eisenbahn einerseits und Binnenschiffahrt andererseits, wie auch vor allem dem außerordentlich gestiegenen Seeschiffsverkehr anpassen. Die Entwicklung des Seeschiffsverkehrs und der Waren-ein- und -ausfuhr bietet folgendes Bild:

Jahr	angekommene Seeschiffe Anzahl	Millionen Netto Reg. Tons	Waren Einfuhr zur See in Mill. Tonnen	Ausfuhr (t = 1000 kg) netto
1913	15 073	14,2	16,6	8,9
1919	2 838	1,6	1,8	0,5
1920	5 191	4,5	3,9	1,9
1921	8 908	9,5	7,5	3,6
1922	10 787	13,0	11,0	5,6
1923	13 192	15,3	14,2	6,8
1924	12 527	15,5	13,0	6,5
1925	13 240	16,6	12,4	7,0
1926	14 788	17,4	10,7	10,6
1927	16 011	19,6	16,8 (brutto)	8,3 (brutto)

Im seewärtigen Güterverkehr ist hiernach die Vorkriegsmenge fast wieder erreicht. Der Schiffsverkehr ist dagegen von 14,2 Millionen t im Jahre 1913 auf 19,6 Millionen t im Jahre 1927 gestiegen. Am Schiffsverkehr ist die deutsche Flagge jetzt wieder mit etwa 41,5% gegenüber 60% im Jahre 1913 beteiligt. Für die Schiffahrt ist diese Entwicklung natürlich ungünstig, denn die Beladung ist im Verhältnis zum Schiffsladeraum viel geringer geworden. Entfielen im Jahre 1913 auf eine Nettoregistertonne noch 1,79 Gütertonnen, so entfällt heute auf eine Nettoregistertonne Schiffsraum nur 1,22 Gütertonnen. Da die Seefrachten gegenüber dem Jahre 1913 im Durchschnitt nur um 15% gestiegen sind, ergibt sich ohne weiteres, daß die Seeschiffahrt mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen hat und nur mit Anspannung aller Kräfte sich gedeihlich fortentwickeln kann. Für die Kaufmannschaft ist der gestiegene Schiffsverkehr dagegen außerordentlich günstig, denn er bringt vermehrte Abfahrten mit sich. Nach den skandinavischen Ländern, Dänemark, Norwegen und Schweden finden im Wochendurchschnitt 34,7; im Jahre 1807 Abfahrten statt, nach Rußland und den Randstaaten an der Ostsee im Wochendurchschnitt 13,2; im Jahre 685, nach Holland, Belgien, Frankreich am Atlantischen Ozean im Wochendurchschnitt 11,8; im Jahre 611, nach Großbritannien, Irland im Wochendurchschnitt 32,4; im Jahre 1685, nach Portugal, Spanien, Frankreich am Mittelmeer, Italien, Levante, Schwarzes Meer 7,7 im Wochendurchschnitt, im Jahre 399, nach Nordamerika (Ost- und Westküste) im Wochendurchschnitt 6,4; im Jahre 330, nach Westindien, Zentralamerika, Mexiko im Wochendurchschnitt 3,8; im Jahre 199, nach Südamerika (Ost- und Westküste) im Wochendurchschnitt 9,9; im Jahre 511, nach Afrika im Wochendurchschnitt 7,5; im Jahre 388, nach Persien, Britisch-Indien, Ostasien im Wochendurchschnitt 5,0; im Jahre 258, nach Niederländ.-Indien, Australien, Südsee im Wochendurchschnitt 5,2; im Jahre 284 Abfahrten.

Hiernach gehen von Hamburg nach den nordischen Ländern und nach England täglich fast 6—7 Dampfer, nach den überseeischen Ländern fast stets täglich 1—2 Dampfer ab, sodaß an fast allen Tagen des Jahres eine Verschiffungsgelegenheit besteht.

Auf der Zahl der Abfahrten, die von Hamburg aus fast stets in einem regelmäßigen Liniendienst erfolgen, beruht aber gerade die Anziehungskraft eines Hafens, denn für die



Stromumschlag in Hamburg.



Portalkräne am Kai im Hamburger Hafen

Verlader ist es von größter Bedeutung, mit Sicherheit zu wissen, daß ihre Güter stets schnellstens befördert werden und nicht bei Versäumnis eines Dampferanschlusses, die trotz sorgfältigster Disposition immer vorkommen kann, auf eine lange Wartezeit angewiesen sind.

Auch für die Hafenverwaltung ist die Erhöhung des Schiffsverkehrs außerordentlich bedeutsam, denn sie erfordert eine wesentliche Erweiterung der Hafen- und Kaianlagen, die in der Inflationszeit und bei der jetzigen ungünstigen Finanzlage nur schwer durchzuführen ist.

Sowohl die Erhöhung des Hamburg anlaufenden Schiffsraumes, wie vor allem auch die Abwanderung des Güterverkehrs von der Binnenschiffahrt auf die Eisenbahn machte den Bau zahlreicher neuer Kaischuppen notwendig. Hamburg ist zunächst daran gegangen, in dem östlich des Köhlbrandes gelegenen Hafengebiet alle dort noch zur Verfügung stehenden Kaistrecken mit Kaimauern und Schuppen zu versehen.

Nach dem Kriege sind 12 neue Kaischuppen errichtet, wodurch der Schuppenraum gegenüber der Vorkriegszeit um etwa 30% erhöht ist. Neu gebaut sind die Schuppen 55, 56 und 57 am Afrikakai, 81 am Stettiner Ufer, 33 am Kirchenpauer Kai, 85 am Roßkai. Die Schuppen 80 und 84 wurden vom Staat für Rechnung ausländischer Reedereien gebaut und an diese verpachtet, die Schuppen 60 bis 62 am Kamerunkai, die nach dem Kriege von einer Privatgesellschaft gebaut und zunächst auch betrieben waren, sind vom Staat übernommen worden. An flußschifftiefem Wasser ist der Kaischuppen 59 am Grenzkanal errichtet. Er dient zur Sammlung von stromgelöschten Gütern. An den neuen Kaischuppen des Staates können in der Regel gleichzeitig zwei größere Frachtdampfer abgefertigt werden. Sie weisen eine Länge von 300 und eine Breite von 50 m auf, verfügen also über eine Grundfläche von etwa 15 000 qm. Mit dem Bau dieser neuen Kaischuppen ist jetzt fast das gesamte östlich des Köhlbrandes gelegene Hafengebiet ausgenutzt. Hamburg mußte daher daran gehen, um für die Zukunft Vorsorge zu treffen, auch sein unterhalb des Köhlbrandes gelegenes neues Hafengebiet zu erweitern.

Der schon vor dem Kriege hergestellte Waltershofer Hafen ist in den letzten Jahren im steigenden Umfang in Verkehr genommen. Es spielt sich dort in erster Linie der Stromumschlag ab, insbesondere löschen die Getreidedampfer dort mittels schwimmender Heber. Dieser Hafen, der zunächst wegen der weiten Entfernung zur Stadt möglichst gemieden wurde, ist im Laufe der Jahre außerordentlich beliebt geworden, weil die großen Flächen einen völlig ungehinderten Umschlag vom Seeschiff auf das Flußschiff zulassen. Für den Stromumschlag stehen alle modernen Umschlagsmittel zur Verfügung: schwimmende Kräne, Dampfwinden, Schwimmgreifer, Kohlenheber, Getreideheber usw. Da der Waltershofer Hafen schon fast völlig ausgenutzt ist, ist jetzt mit dem Ausbau des Griesenwärder Hafens begonnen, der eine Wasserfläche von etwa 36 ha bekommen wird. Dieser Hafen ist nach Fertigstellung der Eisenbahn von Hausbruch nach Waltershof in erster Linie für den Freiladeverkehr zwischen Seeschiff und Eisenbahn gedacht. Als letzte Reserve verbleibt Hamburg dann noch der projektierte Mühlenwärder Hafen, der je nach der künftigen Entwicklung für den Kaischuppenbetrieb oder für den Stromumschlag bestimmt sein wird.

Die zukünftige Entwicklung des Hafens wird, abgesehen von einem weiteren Verkehrszuwachs, auch besonders davon abhängig sein, ob der Eisenbahn- oder der Binnenschiffahrtsverkehr sich stärker entwickeln wird. Für den Eisenbahnverkehr sind teuere Kaischuppen nebst Kaimauern erforderlich, während der Umschlag zwischen Seeschiff und Binnenschiff sich vorwiegend an Dückdalben abspielt. Im Interesse der Verbilligung der Hafenkosten würde also ein Anwachsen des Binnenschiffsverkehrs liegen.

Tatsächlich ist auch in dieser Beziehung schon eine Verbesserung zu beobachten.

Die Binnenschiffahrtsgesellschaften auf der Elbe haben große Anstrengungen gemacht, um ihre Betriebsmittel zu erweitern und zu verbessern. Zunächst haben die führenden Gesellschaften ihre Umschlagsanlagen durch den Bau neuer moderner Schuppen, insbesondere am Billhafen, wesentlich vervollkommnet. Außerdem sind die Betriebsmittel durch den Bau zahlreicher Eildampfer und neuerdings auch von Motorkähnen verbessert. Mit den Motorkähnen werden sogar eilige und leichtverderbliche Güter wie Südfrüchte befördert, die früher stets auf dem Bahnwege versandt wurden. Anscheinend steht bei der in den letzten Jahren beobachteten Abwanderung des Güterverkehrs von der Binnenschiffahrt auf die Eisenbahn wieder eine rückläufige Bewegung bevor.

Umsomehr Veranlassung hat Hamburg auf die Verbesserung und den Ausbau der Wasserstraßen hinzuwirken. Vor allem ist es unbedingt notwendig, das Fahrwasser der Oberelbe zu vertiefen, das ständig zu Besorgnissen Anlaß gibt. Schon im Jahre 1911 war auf Grund des damaligen Reichswasserstraßengesetzes in Aussicht genommen, das Fahrwasser der Elbe durch eine Niedrigwasserregulierung auf mindestens 1,10 m oberhalb der Saalemündung und 1,25 m unterhalb der Saalemündung bei einem dem niedrigsten, des Jahres 1904 entsprechenden, Wasserstand zu bringen.

Die Verwirklichung dieser Maßnahme ist leider noch nicht einmal begonnen.

Wichtiger als die Vollendung des Mittellandkanals ist jedenfalls die Elbregulierung, mindestens müssen aber beide Pläne gleichzeitig durchgeführt werden. Hamburg kann von der durch den Mittellandkanal angestrebten West-Ostverbindung und von der Erschließung des mitteldeutschen und sächsischen Industriegebietes nur Nutzen ziehen, wenn die Elbe auf die gleiche Fahrwassertiefe gebracht wird wie der Mittellandkanal, sodaß sich der Uebergang der großen Kanalfahrzeuge auf die Elbe ohne Leichterung durchführen läßt. Geschieht dieses nicht, ist zu befürchten, daß sich der Verkehr aus dem bisherigen Hinterland Hamburgs auf dem Mittellandkanal den ausländischen Häfen in Belgien und Holland zuwenden wird. Erwünscht ist ferner die baldige Fertigstellung des Plauer Kanals von der Elbe nach der Havel, die Vergrößerung der Schleusen des Oder—Spree-Kanals und die Regulierung der unteren Havel, damit dann von Hamburg aus nach allen Binnenschiffahrtsplätzen (mit Ausnahme der Saalehäfen) das große Schiffsmaß Verwendung finden kann.

Die hervorgehobenen Vorteile der Binnenwasserstraßen für den Seehafen lassen den Mangel einer Wasserverbindung mit dem Westen besonders fühlbar erscheinen. Diese Lücke im deutschen Wasserstraßennetz muß unbedingt durch den Bau des Hansakanals ausgefüllt werden, der das rheinisch-westfälische Industriegebiet mit den deutschen Seehäfen verbinden soll, um den Schwerpunkt des deutschen Wirtschaftslebens die Möglichkeit zu geben, auch auf dem Wasserwege über deutsche Häfen seine Industrieprodukte im Ausland abzusetzen und seine Rohstoffe zu beziehen.

Der Bau des Hansakanals würde den deutschen Seehäfen einen außerordentlich hochwertigen neuen Güterverkehr zuführen.

Nur dadurch wird Hamburg in die Lage versetzt werden können, dauernd der größte Hafen des Kontinents zu bleiben.



Flußschiffsverkehr im Moldau-Hafen zu Hamburg

Der Flensburger Hafen

Von Major a. D. Fischer, Berlin.

Von den zahlreichen Buchten Schleswig-Holsteins reicht die Flensburger Förde am tiefsten ins Land. An ihrem inneren Ende liegt in malerischem Aufbau die Kaufmanns- und Reederstadt Flensburg, die Jahrhunderte lang der geistige, kulturelle und wirtschaftliche Mittelpunkt Nordschleswigs gewesen war. Von mehreren sehr schweren Schicksalsschlägen hatte sich die Stadt dank ihrer Lage und der Tüchtigkeit ihrer Bewohner stets wieder rasch erholt. Flensburg hatte noch bei Kriegsausbruch die größte Flotte aller preußischen Seestädte. Handel und Gewerbe blühten, Flensburger Schiffe befuhren alle Meere der Welt, die Flensburger Werft war weltbekannt. — Der Hafen war Flensburgs Herz. —

Die Folgen des Weltkriegs stellten alles auf den Kopf, denn die Stadt verlor außer ihrer stattlichen Flotte auch noch ihr natürliches Hinterland. Die sogenannte erste Zone, die Gegend zwischen Hadersleben und Flensburg wurde dänisch. Die Stadt selbst blieb durch den Willen ihrer Bewohner deutsch; weder die Lockungen der dänischen Krone, noch lebhafte Versprechungen des nördlichen Nachbars konnten es verhindern, daß die Abstimmung eine überwältigende deutsche Mehrheit ergab.

Aber die wirtschaftliche Lage der Stadt wurde sehr schlecht, insbesondere infolge des Verlustes an Hinterland. Um einigen Ausgleich zu schaffen, ging man alsbald mit Tatkraft an die Errichtung eines Industriefreihafens, dem ganz ausnahmsweise Rechte für die Ansiedlung von Veredelungsindustrien verliehen wurden. Die Hoffnungen, die an die Industrialisierung geknüpft wurden, haben sich jedoch bis jetzt in Flensburg, wie in anderen Seestädten, aus den allgemein bekannten Gründen der Geldnot, der Konzentrationsbestrebungen der Industrie, dem mangelnden Interesse des Auslands usw. noch nicht erfüllt. Gleichwohl bedeutet der Freihafen einen wichtigen Fortschritt, denn er enthält als jüngster Teil des ganzen Hafens naturgemäß die neuesten Anlagen für den Verkehr.



Der Flensburger Hafen



Der Flensburger Freihafen

Und auf diesem Gebiete hat er sich, wiewohl er im Binnenlande noch wenig bekannt ist, auch schon bewährt.

Die öffentlichen und privaten Anlagen des gesamten Hafens gruppieren sich um beide Ufer der Förde; sie sind nach Lage, Art und Umfang allen Anforderungen gewachsen, die an einen modernen Hafenbetrieb gestellt werden können.

Die Förde bietet selbst sehr großen Seeschiffen zu jeder Zeit einen vollkommen sicheren Weg bis zur Stadt; die Wassertiefe am Kai des Freihafens beträgt ständig 8,5 m. Da die bekannte große Flensburger Schiffswerft unmittelbar an den Hafen anschließt, bietet Flensburg als Hafenstadt auch für den Schiffsbau und für Schiffsreparaturen alle wünschenswerten Möglichkeiten.

Seine verkehrsgeographische Besonderheit liegt in der überaus günstigen Situation zu Dänemark und Südschweden. Flensburg ist insbesondere der gegebene nördlichste Punkt Deutschlands für den Kleinverkehr mit den zahlreichen dänischen Häfen, die zum großen Teil wegen ihrer geringen Wassertiefe nur mit kleinen Dampfern oder Motorseglern bedient werden können; es ist deshalb aber auch der geeignetste Platz für Verteilungs- und Konsignationsläger. Dieser Vorteil ist, wie die Erfahrung lehrt, im Binnenlande nicht genügend bekannt. Noch weniger bekannt ist vielleicht der Umstand, daß die Flensburger Kaufmannschaft aus jahrhundertelanger Tradition mit der dänischen Sprache und mit den Eigenarten und Wünschen der dänischen Kundschaft genau vertraut und daher befähigt ist, alle vermittelnden Funktionen bestens wahrzunehmen.

Für den Import aus dem agrarischen Dänemark und aus Schweden, Finnland und den Randstaaten ist Flensburg ebenfalls sehr günstig gelegen.

Den regelmäßigen Schiffahrtsverkehr in der Ostsee und nach Hamburg vermitteln zwei ortsansässige Reedereien, den Verkehr nach der weiten Welt heimische und fremde Reedereien nach Bedarf. Im Kleinverkehr sind Segler von 20 t aufwärts durch die Flensburger Schiffsmaklerfirmen stets in der notwendigen Zahl und zu angemessenen Raten zu erhalten.

Es ist nicht zu verkennen, daß die Vorteile, die Flensburg für den Seeverkehr, Umschlag und die Lagerung zu bieten vermag, nach dem Kriege im Binnenlande in Vergessenheit gekommen waren oder unter der Annahme zu leiden hatten, die Abtretung Nordschleswigs habe den Flensburger Hafen lahm legen müssen. Erst in jüngster Zeit ist darin ein gewisser Wandel eingetreten, entschieden nicht zum Nachteil der Versender und Empfänger. Im Export werden hauptsächlich umgeschlagen Kohle, Koks, Briketts, Düngemittel und Stückgut; im Import kommen Holz, Kohle, Vieh, Getreide und Futtermittel, Steine, Schienen, Eisen, Bleche, Nahrungsmittel und Stückgüter in Betracht.

Die scheinbar naheliegende Annahme, daß Verschiffungen von oder über Flensburg in jedem Falle teurer kommen als von südlicheren Hafenplätzen, weil diese geringere Vorfrachten und Nachfrachten auf der Reichsbahn oder auf den Wasserwegen haben, ist unzutreffend, da in vielen Verkehrsbeziehungen die höhere Vorfracht durch die billigere Schiffsfracht ausgeglichen wird. Infolge dieses Umstandes laufen auch ständig Transportbewegungen von Massengütern im Export über den Flensburger Hafen.

Aehnlich wie im Verkehr des ganzen Hafens wird sich auch hinsichtlich der Industrialisierung des Freihafens mit der Zeit wohl eine Wendung zum Besseren ergeben, denn die Bedingungen für die Ansiedlung von Veredelungsindustrien sind ungewöhnlich günstig.

Der Freihafen hat bei einer Gesamtfläche von rund 300 000 qm eine Außenkaianlage von 450 m Länge und 8,5 m Wassertiefe, eine Kailänge von 1100 m im Hafenbecken; im Betrieb sind zurzeit in ihm ein mit den neuen technischen Einrichtungen ausgestatteter Getreidespeicher mit Böden und Silos und einem Fassungsvermögen von 6000 t, eine Lagerhalle mit 2 Geschossen und eine Lagerfläche von je 2400 qm, 2 elektrische Halbportalkräne und drei kleinere private Industrieunternehmungen. Der Freihafen hat Anschluß an die Reichsbahn und die Flensburger Kreisbahn.

Wesentlich ist die Bestimmung, die der Reichsrat am 30. März 1920 erlassen hat: „Ausnahmsweise kann in besonders gelagerten Fällen, wenn eine erhebliche Schädigung des gesamten heimischen Wirtschaftslebens nicht eintritt, ein Veredelungsbetrieb auch dann zugelassen werden, wenn nicht alle zur Verwendung gelangenden, sondern nur für die aus dem Ausland zu beziehenden Waren die Voraussetzungen des Veredelungsverkehrs vorliegen; in diesen Fällen ist die Zustimmung des Reichsrats erforderlich. Der Reichsrat erkennt an, daß für den bestehenden Zollausschluß Flensburg die allgemeinen Voraussetzungen für die Zulassung von Ausnahmen vorliegen."

Die Gefahr einer erheblichen Schädigung des ganzen heimischen Wirtschaftslebens wird der Flensburger Freihafen mit seinen 300 000 qm Gesamtfläche (einschließlich seines Hafenbeckens) niemals heraufbeschwören können. Mit 4 oder 5 mittleren Betrieben wäre er völlig ausgefüllt. Der Reichsfinanzverwaltung werden die Entschlüsse zur Genehmigung auf Ansiedlung von Industrien nicht schwer gemacht werden.

Die Leistungsfähigkeit und Wettbewerbsfähigkeit jedes Hafens findet ihre Grenzen, die in erster Linie durch die geographische Lage gezogen werden. Menschenwerk und Menschenwille können an den natürlichen Grundlagen nichts ändern. — Der Flensburger Hafen, im Rahmen seiner naturgegebenen Bedingungen richtig ausgenützt, kann dem Verkehr und der Industrie sehr gute Dienste leisten; er muß nur stärker in Anspruch genommen werden.

Der Lübecker Hafen und sein Verkehr

Von Dr. Th. M. Cords, Lübeck.

Die freie und Hansestadt Lübeck liegt mit ihrem alten Stadtkern 20 km von der Ostsee entfernt; der Lübecker Hafen erstreckt sich heute traveabwärts bis nach Travemünde. Mit etwa 8½—9 m Wassertiefe, die von Ebbe und Flut unabhängig ist, gestattet er den größten Ostseedampfern jederzeit ungehinderte Ein- und Ausfahrt. Nach der Art des Schiffsverkehrs zerfällt er in See- und Binnenschiffshafen und nach der Art der Benutzung in Handels- und Industriehafen. Für den eigentlichen Umschlagsverkehr stehen im Seehafen mehrere große Becken mit 6½ km Kailänge und für den Binnenschiffsverkehr mit weiteren 3 km zur Verfügung. Diese Häfen sind fast durchweg mit massiven Kaimauern bis zur vollen Wassertiefe ausgebaut und mit mindestens zweigleisigen Gleisanlagen ausgerüstet. Für den Lösch- und Ladeverkehr sind überall elektrische Arbeits- und Lastkräne von 1,5 bis 40 t vorhanden. Dem öffentlichen Verkehr dienen außer dem großen dreistöckigen Lagerhaus 24 massive Kaischuppen mit einer Lagerfläche von 40 000 qm. An ungedeckten Kailagerflächen sind im ausgebauten Handelshafen etwa 30 000 qm verfügbar. Hierzu kommen noch die großen privaten Holzlagerplätze mit großen Schuppenbauten für etwa 100 000 Std. geschnittene Hölzer. Im Vorjahr ist der Bau einer neuen pneumatischen Getreideumschlagsanlage mit 80—100 t Stundenleistung vollendet worden. Im Hafengebiet befindet sich auch ein modernes Kühlhaus mit 4000 qm Fläche sowie eine große Seequarantäneanstalt.

Die dem Staat gehörende Hafenbahn wird von der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft betrieben, während im Kaiverkehr der Umschlags- und Lagerbetrieb in den Händen der Handelskammer liegt, welche den Betrieb als gemeinwirtschaftliche Verwaltung nach kaufmännischen Gesichtspunkten, jedoch unter Ausschluß des Gewinnprinzips leitet. Hierbei wird der Hafenverkehr auf einem möglichst geschlossenen Gebiet planmäßig räumlich zusammengefaßt; dadurch wird ein kostspieliger Wechsel der Lösch- und Ladeplätze für die Seeschiffe auf Ausnahmen beschränkt und andererseits die Abwicklung des Sammelladungsverkehrs begünstigt. Fast alle dem Tourdampferverkehr dienenden Kaischuppen sind in Zoll- und Freiabteilungen untergeteilt, so daß die Zoll- und Freigüter gleichzeitig bearbeitet und umgeschlagen werden können. In diese Kaiverwaltung der Handelskammer ist auch die besondere Zollfreizone einbezogen worden, welche im Lübecker Hafen in Anknüpfung an ein altes Freilagerprivileg vor wenigen Jahren geschaffen worden ist. Auf diese Weise ist auch hierfür das wichtige Privileg zur Ausgabe von Warrants, welches der Lübecker Handelskammer mit nur wenigen anderen Lagerverwaltungen in Deutschland verliehen ist, ohne weiteres nutzbar geworden. Durch diese neue Freizone hat sich Lübeck ohne große bauliche Veränderungen ein vollwertiges Zollausschlußgebiet im Hafen geschaffen.

Als freier Stadt- und Handelsstaat hat Lübeck ebenso wie den Hafen auch seine Hinterland-



Hansestadt Lübeck

verbindungen, die ja im heutigen Zeitalter für die Verkehrsstellung eines Seehafens von grundlegender Bedeutung sind, im wesentlichen aus eigner Kraft geschaffen. Die selbständigere Beweglichkeit, welche verkehrspolitisch hierin begründet ist, hat es sich sowohl für die Bahnverbindungen wie auch für den Binnenwasserweg bis jetzt durchweg bewahren können. An das Reichsbahnnetz angeschlossen ist Lübeck durch die seinerzeit von Staat und Kaufmannschaft gemeinsam gegründete Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft, welche heute die bedeutendste der noch bestehenden privaten Hauptbahnverwaltungen Deutschlands ist. Während Lübeck so auf der einen Seite aller Vorteile der Seehafentarifpolitik der Reichsbahn teilhaftig wird, kann es darüber hinaus in wichtigen Beziehungen eine besonders pflegliche Verkehrspolitik betreiben. Durch den Elbe-Trave-Kanal, welchen Lübeck ebenfalls aus eigener Initiative gebaut hat, ist im Jahre 1900 dem Elbstrom in Lübeck eine Ostseemündung gegeben worden. Dieser nur 65 km lange Wasserweg, welcher bei 6 Staustufen bis zur Elbe bei Lauenburg nur eine Scheitelhöhe von knapp 12 m zu überwinden hat, ist für Schiffe bis zu 1200 t, also für die größten Elbkähne befahrbar. Auch nach der Verreichlichung der Wasserstraßen ist die Verwaltung des ganzen Kanalschleppbetriebes — ebenso wie diejenige der Seezufahrtsstraße des Hafens — in lübeckischer Hand geblieben; er wird nach wie vor für den Staat von der Handelskammer betrieben, welche auch den Eisbrechdienst im Hafen bis zur Ostsee verwaltet. Damit erhielt sich Lübeck einen ausreichenden Einfluß auf die Verkehrs- und Tarifgestaltung auch dieser Lebensader seines Hafens.

Seit jeher nimmt Lübeck im deutschen Ostseehandel unter den großen Ostseehäfen eine besondere Stellung ein. Während Königsberg und Danzig im wesentlichen Umschlagsplätze für den russischen und polnischen Handel sind und gleich Stettin in ihrer Verkehrsrichtung zu großen Teilen über die Ostsee hinausgreifen, liegt Lübecks Handels- und Verkehrsbedeutung ganz ausschlaggebend im Verkehr mit dem Ostseegebiet. Im äußersten Südwesten der Ostsee gelegen, ist Lübeck anderseits für die wichtigsten Wirtschaftsgebiete Mittel-, West- und Süddeutschlands, vor allem auch für das rheinisch-westfälische Industriegebiet, ebenso für große weitere Teile Mitteleuropas, wie Oesterreich, die Schweiz u. a., der nächste Ostseehafen. In dieser bevorzugten Lage und in der besonderen Einstellung seiner Handels- und Verkehrsorganisation liegen Lübecks Stellung und Aufgabe als deutscher Handels- und Verkehrshauptplatz der westlichen Ostsee begründet.

Lübecks Verkehrsstellung wird damit auf der einen Seite durchaus von der Entwicklung der Ostseewirtschaft bedingt. Ihre Eigenart bestimmt denn auch den Maßstab, an welchem seine Bedeutung gemessen werden kann und welcher gleichzeitig einen zahlenmäßigen Vergleich mit den großen Nordseehäfen und ihren auf die Ueberseeschiffahrt gestützten Ausmaßen ausschließt. Aber wenn die Ostseewirtschaft nur einer allmählichen, langsamen Entwicklung fähig ist, so hat dieser Verkehr dafür eine gute, sichere Grundlage. Denn er beruht im wesentlichen auf dem Austausch von Gütern, deren Verschiedenheit sich aus der Ungleichheit Mitteleuropas auf der einen und Nord- bzw. Osteuropas auf der anderen Seite nicht nur hinsichtlich des Klimas und der Bodenbeschaffenheit, sondern auch der wirtschaftlichen Struktur dieser Gebiete ergibt. Trotz des in der Ostseewirtschaft noch immer zu beklagenden Ausfalls des russischen Marktes, welcher für Lübeck und seinen Hafen naturgemäß eine ganz besondere Bedeutung eingenommen hat, konnte Lübeck seit dem Weltkrieg in stetem Wiederanstieg mit rd. 1¾ Mill. Tonnen Gütern seewärtiger Ein- und Ausfuhr im Jahre 1927 bereits fast 90 v. H. des höchsten Vorkriegsverkehrs (1913: rd. 2 Mill. t) wiedergewinnen. Und wenn Lübeck hierbei trotz der allgemeinen Ungunst der Verhältnisse im Güteraustausch Mitteleuropas mit den Ostseeländern und trotz des kräftigen Wettbewerbs der großen Nordseehäfen, welche ihre machtvolle Stellung als Welthäfen im letzten Jahrzehnt besonders auch in der Ostsee-



schiffahrt eingesetzt haben, seinen Verkehr mit den nordischen Ländern, d. h. mit Dänemark, Norwegen, Schweden und Finnland sogar hat steigern können, so zeugt dieses gewiß nicht unbefriedigende Ergebnis zugleich wirkungsvoll von der lebendigen Kraft der Verkehrsstellung Lübecks. Im eigentlichen Ostseehandel Lübecks steht in der Einfuhr — neben Kohle und Erz — Holz der Menge und dem Werte nach an erster Stelle: in nordischen Nutzhölzern ist Lübeck der bedeutendste deutsche Einfuhrhafen. Daneben spielen im eingehenden Hafenverkehr andere Bodenschätze und die land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnisse der nordischen Länder und der Oststaaten, wie Zellstoff und Papier, Granit, Butter, Vieh und dergleichen eine besondere Rolle. Im seewärtigen Ausgang Lübecks steht im Vordergrund die Vermittlung der hochwertigen mannigfaltigen Ausfuhr des ganzen mitteleuropäischen Hinterlandes vor allem an Industrieerzeugnissen. Daneben steht der alte Transithandel und die Ausfuhr von Lebensmitteln kolonialer und anderer Herkunft. Hinzu kommt ein neuerdings immer mehr ansteigender Umschlag mitteldeutscher Massengüter, wie Stein- und Kalisalze, Gips, Spate, Ton und Braunkohle, so daß in der Ausfuhr die Vorkriegsziffern bereits überschritten worden sind.

Die sich in dieser erfreulichen Entwicklung kundgebende Bewahrung und Stärkung der lübeckischen Vorortsstellung im deutsch-nordischen Handelsverkehr wird getragen durch eine zweckbewußte, auf eine große hansische Tradition gestützte Pflege der Handels- und Verkehrsbeziehungen. In bezug auf den Ausbau des Hafens, seiner Verkehrsorganisation und seiner Hinterlandverbindungen ist dies schon eingangs berührt worden. In Hinsicht auf die seewärtigen Verbindungen hat die gewollte Begrenzung auf die Ostsee dem Lübecker Hafen den Aufbau eines Verkehrsnetzes ermöglicht, das von keinem anderen deutschen Hafenplatz in der Häufigkeit und Regelmäßigkeit und damit auch in der Schnelligkeit der Schiffsverbindungen übertroffen wird. Dies gilt nicht nur für den Verkehr mit den größeren nordischen Häfen, wie Kopenhagen, Stockholm, Helsingfors u. a., sondern auch für die große Anzahl der kleineren Hafenplätze der Ostsee, die mit anderen deutschen Häfen kaum in regelmäßigen Verkehrsbeziehungen stehen. Neben den zahlreichen Dampferlinien steht dem Lübecker Hafen eine große Seglertonnage zur Verfügung, die ja in der Ostseeschiffahrt angesichts der weitgehenden Verzweigung des Verkehrs auf kleine und kleinste Häfen mit zum Teil geringen Wassertiefen noch immer von Bedeutung ist. Lübecks besonderer Vorzug ist seine traditionelle Verbundenheit, die ununterbrochene persönliche Verbindung mit dem nordischen Kaufmann, mit der skandinavisch-finnländischen und der baltisch-russischen Bevölkerung und die daraus gewonnene genaue Kenntnis ihrer wirtschaftlichen und kulturellen Bedürfnisse. Wer die vorsichtige Zurückhaltung des Nordländers kennt, welche durch die unerfreulichen Begleiterscheinungen der Kriegs- und Inflationsjahre noch verstärkt worden ist, kann ermessen, von welchem Werte die Vertrauensstellung der Lübecker Kaufmannschaft für die Fortentwicklung der Handels- und Verkehrsbeziehungen des Seehafens Lübeck im Rahmen der gesamten Ostseewirtschaft ist.

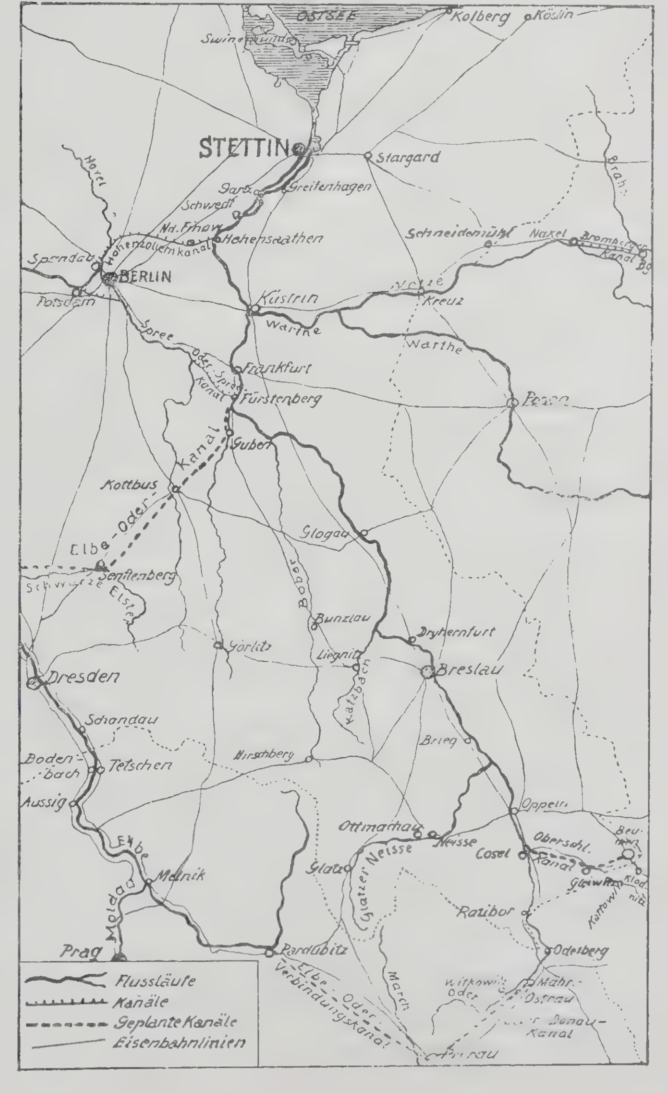
Durch den Großschiffahrtsweg des Elbe-Trave-Kanals ein Elbseehafen geworden, hat Lübeck im letzten Menschenalter seine Verkehrsstellung besonders im Elbgebiet mit seiner schiffbaren Stromlänge von etwa 1000 km kräftig ausbauen und durch Heranziehung eines umfangreichen Massengutverkehrs von der mittleren Elbe her in glücklicher Weise ergänzen können. Mit einer Gütermenge von mehr als 770 000 t im Jahre 1927 hat der Verkehr Lübecks auf diesem Binnenwasserwege bereits die Vorkriegshöhe überschritten. Der Hauptanteil dieses Kanalverkehrs entfällt auf die Güterbewegung mit dem mittelelbischen Wirtschaftsgebiet. In diesem Verkehr stehen talwärts an Massengütern Stein- und Kalisalz, Stickstoffdüngemittel, Tone und andere Erden, auch Briketts und Zucker für den seewärtigen Umschlag und Kalkstein sowie Abbrände für das Hochofenwerk an erster Stelle. Nach der Mittelelbe wird mengenmäßig vor allem Holz (nordisches Bau- und Nutzholz sowie Papierholz) sowie Erze und Abbrände auf dem Kanalwege über Lübeck umgeschlagen. Neben diesem Kahnverkehr besteht ein regelmäßiger Eildampferverkehr mit Magdeburg sowie auch mit Hamburg.

Während so die moderne Binnenwasserstraße des Elbe-Trave-Kanals das Hinterland Lübecks über das ganze Stromgebiet der Elbe bis in die Tschechoslowakei und das märkische Wasserstraßennetz erweitert hat, wird das Fehlen eines gleichwertigen Binnenschiffahrtsweges im Verkehr mit Westdeutschland naturgemäß als großes Hemmnis für die volle Auswirkung der günstigen Vermittlerstellung Lübecks im Verkehr zwischen dem deutschen Westen und den Ostseeländern empfunden. Daß der Mittelland-Kanal mit seinem Schlußstück Hannover-Magdeburg für den Seehafenverkehr Rheinland-Westfalens in bezug auf Lübeck ebensowenig wie für Hamburg in Frage kommt, bedarf keiner weiteren Begründung. Hier setzt eine der großen Aufgaben des Hansa-Kanals ein: dem deutschen Westen einen unmittelbaren und billigsten Zugang in und über Lübeck auch zur ganzen Ostsee zu eröffnen. Lübeckischerseits sind durch die schon vorhandene Fortsetzung des Hansa-Kanals im Elbe—Trave-Kanal, welcher in seinen Abmessungen und in seiner Wasserhaltung für einen solchen Verkehr vollkommen ausreicht, und durch seine guten und ausbaufähigen Binnenschiffs- und Umschlagshäfen alle notwendigen Voraussetzungen dafür gegeben.

Der Ostseehafen Stettin, seine Wasserstraßenverbindungen und ihr Verkehr

Von Dr. H. Schrader,
Syndikus der Industrie- und Handelskammer, Stettin.

Den Aufschwung, den der Seehafen Stettin bis zum Ausbruch des Weltkrieges erfuhr, beruhte nicht nur auf der glänzenden Entwickelung der deutschen Volkswirtschaft, er wurde erst möglich durch die Gunst der geographischen Lage Stettins als Seehafen. Ein Blick auf die Landkarte genügt, um die günstige verkehrsgeographische Lage Stettins erkennen zu lassen. Die deutsche Küste bildet fast genau in ihrer Mitte eine tief in das Land einschneidende Bucht, in die sich nach Durchströmung des Stettiners Haffs einer der größten deutschen Ströme, die auf eine Strecke von etwa 700 km schiffbare Oder ergießt. Am Unterlauf dieser bis Stettin für größte Seedampfer befahrbaren Wasserstraße, die zur Zeit eine weitere Vertiefung erfährt, um sie für Schiffsgefäße aller, auch der größten Abmessungen, befahrbar zu machen, liegt etwa 30 km vor ihrer Einmündung in das Haff Stettin, Deutschlands größter Ostseehafen. Weit verzweigte, im Osten an die Weichsel, im Westen über Berlin an die Elbe anschließende künstliche und natürliche Wasserstraßen dienen dem Seehafen Stettin als Zubringer und ein ausgedehntes Eisenbahnnetz schafft die erforderlichen künstlichen Transportwege nach dem Hinterlande. Eine der wesentlichsten Voraussetzungen für die gedeihliche Entwickelung eines neuzeitlichen Seehafens ist seine Lage an der Mündung einer tief in das Land hineinreichenden schiffbaren Wasserstraße. Mag das Bündel der in einem Seehafenplatz einmündenden Schienenstränge noch so stark, mag der Eisenbahnverkehr in noch so regelmäßiger und dichter Folge sich vollziehen, der Binnenschiffsverkehr wird dadurch nicht entbehrlicher. Es ist bekannt, daß Häfen, die in der Zeit der Hanse eine hervorragende Rolle spielten, heute ohne Bedeutung sind, weil ihnen die Wasserstraßenverbindungen nach dem Hinterlande ganz oder in ausreichendem Maße fehlen. Erst das Zusammentreffen dreier Verkehrsmittel, des möglichst weit in das Binnenland hineinfahrenden Seeschiffs, des aus tief in das Hinterland hineinreichenden Binnenwasserstraßen kommenden Binnenschiffs und der Eisenbahn schafft die Voraussetzungen für die gedeihliche Entwickelung eines Hafenplatzes. Daß für den Seehafen Stettin diese Voraussetzungen gegeben sind, ist unbestritten. Ebenso unstreitig ist jedoch, daß die Auswirkungen des Versailler Diktats, die willkürliche Grenzziehung im Osten die wirtschaftliche, geographische und ethnographische Verhältnisse völlig unbeachtet gelassen hat, der gesamten Wirtschaft, der Verkehrswirtschaft und auch der Binnenschiffahrt Ostdeutschlands unheilbare Wunden geschlagen hat. An den Widersinn der Internationalisierung eines Stromes, dessen schiffbarer Teil ausschließlich im Gebiete eines Staates — Preußen — liegt, braucht nur erinnert zu werden. Die Zerschneidung der Wasserstraße zwischen Oder und Weichsel durch die Grenzziehung bei Birnbaum und Kreuz, durch welche das deutsche Wasserstraßennetz zerrissen worden ist, hat den Verkehr von Ost nach West und umgekehrt stark absinken lassen. Für den Verkehr auf der Oderwaserstraße von größtem Schaden war die Abtrennung des wesentlichsten Teils Oberschlesiens von Deutschland. Die Versorgung der oberschlesischen Industrien mit Rohstoffen, der Abtransport ihrer Erzeugnisse, insbesondere Kohlen und Eisen, über Stettin sowie nach Berlin und über Hamburg erfolgte in erheblichem Maße auf den Wasserstraßen. Diese Verkehre sind nach der



Grenzziehung polnischerseits durch künstliche Maßnahmen der polnischen Staatsbahnen nach den Weichselhäfen abgelenkt und gelangen nunmehr auf diesem Wege auf den Weltmarkt. Polnischerseits ist man emsig bemüht, die Eisenbahnverbindungen zwischen Ostoberschlesien und Gdingen durch neue Bahnbauten zu verkürzen und zu verbessern, um durch Einrichtung eines Pendelverkehrs in Masengütern zwischen Gdingen und Oberschlesien und größtmöglichste Ausnutzung des Wagenmaterials die bereits heute außerordentlich niedrige Fracht (für Erze von Danzig bis Königshütte 638 km = 134 polnische Groschen [—20%] für 100 kg = RM. 5,— für die Tonne) beibehalten und noch weiter senken zu können, und auf diese Weise die fehlende Wasserstraße nach Möglichkeit zu ersetzen.

Ein Vergleich der Gesamtverkehrsleistungen auf deutschen Binnenwasserstraßen mit der Vorkriegszeit zeigt für das Jahr 1926, das infolge des englischen Kohlenarbeiterstreiks als Rekordjahr gelten kann, eine nicht unerhebliche Zunahme. Die tonnenkilometrische Leistung von 1913 wird bei einem Rückgang der durchschnittlichen Beförderungsweite (von 218 auf 210 km) einer Zunahme aber in der Beförderungsmenge von 96 auf 102 Millionen Tonnen um 2,8% überschritten. Vergleicht man die tonnenkilometrische Leistung des Oderstromgebiets und der Oder selbst mit derjenigen der übrigen großen Stromgebiete und Ströme, so nimmt das Oderstromgebiet ebenso wie die Oder selbst hinter Rhein und Elbe den 3. Platz ein. Es entfielen Millionen Tonnenkilometer

auf das	Rheingebiet,	Elbegebiet,	Odergebiet.
1913	10 990	4 135	2 944
1926	11 742	3 547	2 455

Vergleicht man den Gesamtverkehr der deutschen Stromgebiete des Jahres 1926 mit dem des Jahres 1913, so ergibt sich folgendes Bild:
Während die Verkehre aller Stromgebiete im Vergleich mit 1913 gesunken sind, ist der Verkehr des Ems—Wesergebiets mit 25¾ Millionen Tonnen und 17,7% des Gesamtverkehrs aller Stromgebiete an die 2. Stelle gerückt und das Odergebiet mit einem Verkehrsverlust von 4 Millionen Tonnen an die 5. Stelle gedrängt worden. Berücksichtigt man, daß, wie erwähnt, die Ziffern des Jahres 1926 infolge des englischen Kohlenarbeiterstreiks Rekordziffern sind und sich zu Vergleichen daher nicht eignen, so erkennt man die Schwere der Verluste, die insbesondere die Oder gegenüber der Vorkriegszeit aufzuweisen hat.

An dem Gesamtverkehr des Odergebiets war Stettin 1913 mit fast 34% gleich 5 Millionen Tonnen ein- und ausgehendem Binnenschiffsverkehr beteiligt. 1926 belief sich dieser Anteil auf 3,4 Millionen Tonnen oder 31%. 1927 ist ein Vergleich mit dem Gesamtverkehr noch nicht möglich. Die absoluten Zahlen stellten sich für Stettin eingehend auf 1 947 287 t, ausgehend auf 1 387 334 t. Der Gesamtverkehr des Jahres 1927 bleibt daher hinter demjenigen des Vorjahres um rd. 100 000 t und hinter demjenigen der Vorkriegszeit um etwa 1¾ Millionen Tonnen zurück. Aus diesen Zahlen geht hervor, daß der Seehafen Stettin und die Stettiner Wirtschaft ohne leistungsfähige Wasserstraßen und ohne eine leistungsfähige Binnenschiffahrt nicht lebensfähig sein würden. Die Oderwasserstraße und ihre Querverbindungen haben durch die veränderte Grenzziehung, die Verkehrspolitik Polens, der Oesterreich-Ungarischen Nachfolgestaaten und der Balkanländer an Bedeutung für die deutsche Verkehrswirtschaft stark zugenommen. Die ostdeutsche Wirtschaft und insbesondere der durch den Kriegsausgang am schwersten von allen deutschen Häfen geschädigte Seehafen Stettin leiden außerordentlich darunter, daß die Oderwasserstraße nicht den Ausbau und nicht die pflegliche Behandlung erfahren hat, die ihr gebührte, deren sie bedurfte und die man den westdeutschen Wasserstraßen angedeihen ließ. Wären heute die Staubeckenprojekte, darunter das bereits historisch gewordene Projekt des Staubeckens bei Ottmachau, beendet und die Kanalisierung der oberen Oder so rechtzeitig erfolgt, wie es von den Verbänden immer und immer wieder verlangt worden ist, so würde es heute möglich sein, einen ständigen vom Wasserstand unabhängigen Verkehr mit 1000 Tonnen Schiffen sowie einen regelmäßigen Eilverkehr zwischen Oberschlesien, Stettin und Berlin zu unterhalten, der infolge seiner Billigkeit die volle Aufnahme des Wettbewerbs gegen ausländische Bahnlinien und deren Tarifmaßnahmen gestatten würde.

Auch das für die gesamte ostdeutsche und mitteleuropäische Verkehrswirtschaft so bedeutungsvolle Projekt eines Oder—Donau-Kanals würde seiner Verwirklichung trotz des Kriegsausgangs heute bereits näher gerückt sein. Nicht nur der Mährischen Eisenindustrie würde durch diese Verbindung die Möglichkeit direkter Erzbezüge und direkter Eisenverladung gegeben, sondern auch der Aktionsradius der Oderschiffahrt würde eine starke Vergrößerung und der Einflußbereich des Seehafens Stettin eine erhebliche Ausdehnung erfahren. Der Nord-Süd- und in umgekehrter Richtung verlaufende Verkehr, der zur Zeit durch künstliche Maßnahmen teils nach Westen, teils nach Osten, teils nach Süden abgelenkt wird, würde nach Herstellung einer Wasserstraße zwischen Ostsee und Schwarzem Meer dem natürlichen, kürzesten und billigsten Wege zurückgewonnen und neu befruchtet werden können. Die Wiederaufnahme der Bearbeitung des wertvollen Planes eines Oder—Donau-Kanals ist daher auf das lebhafteste zu begrüßen. Hoffen wir, daß der kommende Reichstag für die Wasserstraßen Ostdeutschlands, insbesondere den dringendsten Bau des Oderwasserstraßengebiets, das Ottmachauer Staubecken, und das dringendste Bauvorhaben der Märkischen Wasserstraßen, das Schiffshebewerk bei Niederfinow, in Erkenntnis der unabweisbaren Notwendigkeit der Ausführung dieser Werke und der Bedeutung, die sie für die deutsche Volkswirtschaft haben, endlich einmal ausreichende Mittel bewilligt, die die Bauausführung in kürzester Zeit ermöglichen.

Der Hafen von Königsberg i. Pr. und seine Zubringer

Von Stadtbaurat Dr. Ing. e. h. Kutschke, Königsberg/Pr.

Der Königsberger Hafen liegt am nördlichen Endpunkt der fast 2000 km langen Binnenwasserstraße, welche das Schwarze Meer mit der Ostsee verbindet. Der bei Königsberg mündende Pregel ist durch die Deime, den Großen Friedrichsgraben und die Gilge mit dem Stromgebiet der Memel verbunden. Die Schara, ein Nebenfluß des Njemen, der russischen Bezeichnung für Memel, steht durch den Oginski-Kanal mit dem Pripjet, einem Nebenfluß dem Dnjepr, in Verbindung. Wenn diese Wasserstraße auch in ihrem Ausbau zum Teil recht mangelhaft ist und der Verbesserung dringend bedarf, so ist sie als Binnenwasserweg nach erfolgter Regulierung und auch jetzt schon als Floßkanal von nicht zu unterschätzender Bedeutung. Der nördliche Teil dieser Wasserstraße war früher, vor den Schwierigkeiten des Versailler Vertrages, für die Königsberger Holzzufuhr der wichtigste Zubringer.

Abgesehen von diesem alten Wasserweg ist der von der ostpreußischen Wirtschaft angestrebte Ausbau des Masurischen Kanals sowohl für die Schiffahrt als auch für den Handel und die Landwirtschaft von großer Bedeutung. Es steht zu hoffen, daß diese Wasserstraße, welche das waldreiche Gebiet um die masurischen Seen erschließt, im Interesse des ostpreußischen Wirtschaftslebens und des Königsberger Hafens bald seiner Vollendung entgegengeht.

Die geographische Lage des Hafen- und Handelsplatz Königsberg ist deswegen besonders günstig, weil Königsberg im Scheitelpunkt eines nahezu rechten Winkels gelegen ist, den die Ostseeküste an dieser Stelle bildet. Mit der Ostsee und seinem Vorhafen Pillau steht Königsberg durch die etwa 42 km lange Wasserstraße, den Königsberger Seekanal, in Verbindung. Dieser Seekanal ist mit Unterstützung des Reiches, der Provinz Ostpreußen, der Stadt Königsberg und der Industrie- und Handelskammer in den letzten Jahren leistungsfähig ausgebaut und auf 8 m Fahrwasser vertieft. Er wird mit Nachtbefeuerung versehen, sodaß der Schiffsverkehr zwischen dem Seehafen Königsberg und der Ostsee wesentlich erleichtert wird. Während des Winters wird dieser Kanal durch starke Eisbrecher offen gehalten, sodaß auch in der Zeit, in welcher die weiter östlich und nördlich gelegenen baltischen Häfen unzugänglich sind, der Königsberger Hafen für den Schiffsverkehr offensteht.

Das Diktat von Versailles hat die Verhältnisse des Königsberger Hafens außerordentlich beeinflußt. Durch den polnischen Korridor ist die Provinz Ostpreußen mit ihrem einzigen Seehafen Königsberg vom Reiche abgetrennt. Die früheren Nachbarhäfen Danzig und Memel gehören jetzt zum Auslande, und Rußland, das große Hinterland des Königsberger Hafens, hat durch die neuen Staaten Polen und Litauen die unmittelbare Nachbarschaft mit der deutschen Provinz Ostpreußen verloren. Auch die Struktur der russischen Handelsverhältnisse ist durch die innere Umgestaltung in Rußland wesentlich anders geworden. Diese politischen und wirtschaftlichen Veränderungen zwangen die Stadt Königsberg und ihre Handelskreise zu durchgreifenden Maßnahmen, um diesen z. T. absichtlich geschaffenen Schwierigkeiten wirksam zu begegnen.

Der Königsberger Hafen genügte in seinem vorkriegsmäßigen Ausbau schon längst nicht mehr den Anforderungen, die Handel, Verkehr und Schiffahrt an ihn stellen mußten. Aber die Befestigung der Stadt verhinderte jede großzügige Erweiterungsmöglichkeit bis zum Jahre 1910, in welchem die Niederlegung der Festungswälle beschlossen wurde. Erst jetzt ergab sich die Möglichkeit, auf einem großen Wiesengelände unterhalb der Stadt, welches früher den Festungsrayonbeschränkungen unterlag, einen zeitgemäßen neuen Hafen auszubauen. Der Ausbruch des Krieges im Jahre 1914 unterband die Absichten der Stadt Königsberg, jedoch nur für kurze Zeit. Denn im Jahre 1915, kurz nachdem Ostpreußen noch vom Feind besetzt war, begann Königsberg im Vertrauen auf den Sieg der deutschen Waffen mit dem Ausbau seines neuen Handels- und Industriehafens. Dieser Ausbau ist im Laufe von 10 Jahren inzwischen in seinen Hauptbestandteilen abgeschlossen.

Auf dem etwa 1000 Morgen großen Gelände sind von den geplanten 5 Hafenbecken zunächst 3 Becken ausgebaut und zwar die Hafenbecken III, IV und V. Das Hafenbecken III ist als Freihafen hergerichtet, zu dessen Erweiterung das Hafenbecken II bei eintretendem Bedarf hinzugenommen werden soll. Bei den jetzigen politischen Verhältnissen des Hinterlandes ist ein Freihafen für Königsberg besonders wichtig, um das Ausland für diesen Hafen zu interessieren und den Verkehr in demselben zu beleben.

Das Hafenbecken IV ist der Industriehafen. An diesem Becken sind als Ersatz für die unzulänglichen Holzschuppen, die früher der zwangsweisen Einlagerung russischen Getreides dienten und welche beim Hafenbau teilweise beseitigt werden mußten, zwei moderne Getreidesilos mit einem Fassungsraum von 40 000 t errichtet worden. In unmittelbarer Nähe dieser neuen Speicher steht der alte Königsberger Getreidesilo, der mit seinem Fassungsvermögen von 55 000 t die größte derartiger Anlagen Europas darstellt. Diese drei Getreidespeicher, zu welchen sich noch die in unmittelbarer Nähe stehende Königsberger Walzmühle gesellt, können 100 000 t Getreide aufnehmen und geben einen Begriff von der Bedeutung des Königsberger Getreidehandels.

Es bedarf kaum einer besonderen Hervorhebung, daß die neu erbauten Getreidespeicher mit allen modernen Einrichtungen für den Getreideumschlag und für die Getreidebearbeitung versehen sind. Das Getreide wird hier auf mechanischem Wege gewogen, getrocknet, gereinigt und umgestapelt. Besonders hervorzuheben sind die leistungsfähigen Maschinen für die Bearbeitung von Rundgetreide. Für diesen Handelsartikel (Linsen, Erbsen, Bohnen usw.) hatte Königsberg von jeher eine hervorragende Bedeutung.

Becken V ist Holzhafen und besteht außer dem eigentlichen Hafenbecken noch aus einer erweiterten Wasserfläche zur Lagerung von Floßholz. Der Umschlag und die Bearbeitung von Holz ist neben dem Getreidehandel in Königsberg vorherrschend. Von der Bedeutung dieses bodenständigen Industriezweiges geben die in Königsberg vorhandenen Holzbearbeitungswerke und besonders die beiden großen Zellstoff-Fabriken ein beredtes Zeugnis.

Trotz aller Schwierigkeiten der augenblicklichen Lage Ostpreußens und seines Seehafens Königsberg sind die Handelsziffern des Königsberger Hafens erfreulicherweise im Steigen begriffen. Sobald die wirtschaftspolitische Lage im Hinterland der Provinz mehr ausgeglichen sein wird, ist damit zu rechnen, daß der Handel wieder in verstärktem Maße seinen alten Weg über den geographisch außerordentlich günstig gelegenen Hafenplatz Königsberg nimmt. Die technischen Einrichtungen des Königsberger Hafens befinden sich auf einer derartigen Höhe, daß der Hafen den Wettbewerb mit seinen benachbarten Konkurrenten getrost aufnehmen kann. Und so steht es außer Zweifel, daß der Handelsplatz Königsberg voraussichtlich schon in allernächster Zeit die vorherrschende Stellung unter den baltischen Seehäfen wieder einnehmen wird, die ihm nach seiner geographischen Lage, seiner inneren Einrichtung und der Rührigkeit der Königsberger Handelskreise zukommt.

Kiels Stellung zum Hansa-Kanal-Plan

Von Ludwig A. Mann.

Zu den deutschen Hafenstädten, die an dem Bau des Hansa-Kanals stark interessiert sind, gehört neben Bremen, Hamburg und Lübeck auch Kiel. Kiel hat umso größeres Interesse an dem Hansa-Kanal, als es seit dem Kriegsende nicht mehr der deutsche Reichskriegshafen in seiner früheren großen Bedeutung ist, sonder infolge des Ausfalls der Marine darauf angewiesen ist, sich auf dem Gebiet des Handels und Verkehrs zu betätigen. Nichts liegt daher näher, als daß Kiel seine gute Hafenanlage am Ausgang des Kaiser-Wilhelm-Kanals ausnutzt und in jeder Weise versucht, die früher notgedrungen vernachlässigten Handelsbeziehungen zu den deutschen und ausländischen Nachbarhäfen, sowie auch zum deutschen Binnenlande aufzunehmen. Der Kaiser-Wilhelm-Kanal ist bei seiner Wichtigkeit als Schiffahrtsweg die gegebene Verbindung Kiels zum deutschen Binnenlande. Bisher ließ sich diese Verbindung allerdings für Binnenschiffe für Kiel in nur sehr bescheidenem Maße ausnutzen, weil der große Umweg über Hamburg und die Elbe gemacht werden mußte. Diesen Umweg wählten aber nur wenige Fahrzeuge und zwar fast nur diejenigen, welche zur Befriedigung des Kieler Ortskonsums Güter heranbrachten. Fahrzeuge mit Gütern für andere Ostseehäfen wählten, wenn sie von der Elbe kamen, den kürzeren Weg durch den Elbe—Trave-Kanal, und für sie war daher Lübeck der beste Umschlagsplatz. Besteht nun die Möglichkeit, von Kiel über den Hansa-Kanal in das rheinische Industriegebiet zu gelangen und es als neues Binnenland für Kiel zu erschließen, erhofft auch Kiel nicht unerhebliche Vorteile aus dieser Verbindung. Die rechnerischen Unterlagen über Frachtvorteile für die Hansestädte durch den Hansa-Kanal liegen vor. Es erübrigt sich daher, hier näher darauf einzugehen. Die Frachtvorteile, die Bremen, Hamburg und Lübeck genießen, kommen mindestens in demselben Maße auch Kiel zu Gute, weil die Verbindung nach Kiel für die aus dem Ruhrgebiet kommenden Binnenschiffahrtskähne, sofern es sich um Umschlagsgüter für Ostseehäfen handelt, von der Elbe ab sehr einfach ist. So ist z. B. nur eine Schleuse bei Brunsbüttel zu durchfahren, um die neuen Kieler Hafenanlagen in Kiel im Kaiser-Wilhelm-Kanal vor seiner Ausmündung zu ereichen. Kiel liegt mit diesem Umschlagsplatz von der Stader Mündung des Hansa-Kanals rund 135 km Wasserweg entfernt. Nach Lübeck sind es von der Moorburger Mündung des Kanals 110 km Wasserweg. Aus den vorerwähnten Gründen rechnet Kiel damit, erhebliche Teile des Ostseeverkehrs an sich zu ziehen, da die Fahrt über Kiel einen Zeitgewinn von zweimal mindestens 1—1½ Tag bedeutet.

Von verschiedenen Seiten ist allerdings darauf hingewiesen, daß die Fahrt auf der Unterelbe für Binnenschiffahrtskähne nicht möglich sei. Die Praxis der letzten Jahre hat jedoch ergeben, daß diese Annahme falsch ist. Allerdings gibt es gewisse Tage im Jahr, an denen Sturm und Nebel es nicht ratsam erscheinen lassen, Binnenschiffahrtskähne über die Unterelbe nach Kiel zu schicken. Aber die Zahl dieser Tage ist verhältnismäßig gering. Sie fallen meist in die Winterszeit, wenn auch der Hansa-Kanal selbst durch Frost für den Verkehr nicht mehr jederzeit ausnutzbar sein wird. Daß die Fahrt auf der Unterelbe für Binnenschiffe als nicht besonders gefährlich angesehen wird, geht auch daraus hervor, daß die Versicherung der Binnenschiffe die Fahrt bis einschl. Cuxhaven durchweg ohne Zuschlag einschließt, also noch die Befahrung einer Strecke zuläßt, die erheblich außerhalb der Mündung des Kaiser-Wilhelm-Kanals in die Elbe liegt. Im übrigen gehen die Bestrebungen bekanntlich dahin, die Binnenschiffahrtskähne besser als bisher den Anforderungen der Küstenfahrt und den Fahrten auf Flußmündungen anzupassen. Dadurch und auch durch den mehr und mehr aufkommenden Einbau von Motoren in die Binnenschiffahrtskähne wird die Befahrung der Unterelbe wesentlich erleichtert und schließlich zu einer völlig ungefährlichen gemacht. Seinerzeit, als Kiel praktische Erfahrungen mit der Befahrung der Unterelbe durch Binnenschiffe noch nicht gemacht hatte, wurden allerdings verschiedene Projekte erwogen, um den Binnenschiffen die Fahrt zur Ostsee durch Vermeidung der Befahrung der Unterelbe oder durch Verkürzung dieser Fahrt zu erleichtern. Man hatte daran gedacht, einen Stichkanal von der Störmündung über Wilster in den Kaiser-Wilhelm-Kanal zu führen, um die Fahrt auf der bewegteren Unterelbe abzukürzen; weiterhin ist vorgeschlagen worden, in unmittelbarer Verlängerung der Einmündung des Hansa-Kanals bei Stade einen Kanal über Elmshorn—Kellinghusen—Neumünster nach Kiel zu bauen. Dieser letztere Weg würde allerdings wieder ähnliche Nachteile haben wie sie schon der Elbe—Trave-Kanal hat, man würde mehrere Schleusen einbauen müssen, um die Höhenunterschiede des Wasserstandes zwischen der Ostsee und der Elbe zu überwinden. Die Bauaussichten beider Kanäle werden kaum günstig zu beurteilen sein, weil der ursprüngliche Zweck, den man verfolgen wollte, die Vermeidung der unteren Elbe, nicht mehr die Bedeutung hat, wie man anfangs annahm.

Man wird verstehen, daß Kiel an dem Hansa-Kanal als der Wasserverbindung von der Ostsee zum Rhein ein großes Interesse hat. Dies Interesse wird allerdings stark beeinflußt von dem Ort der Ausmündung des Hansa-Kanals in die Elbe. Bislang sind 2 Mündungen vorgesehen, eine bei Moorburg, die andere bei Stade. Letztere ist für die schleswig-holsteinischen Häfen von größter Wichtigkeit, weil sie den Weg gegenüber der Mündung bei Moorburg um rund 30 km abkürzt und auch die Schwierigkeiten des Elbfahrwassers bei Hamburg vermeidet. Kiel und die schleswig-holsteinischen Häfen sehen es daher als selbstverständlich an, daß die zweite Mündung des Hansa-Kanals bei Stade auf alle Fälle hergestellt wird.

Kiel rechnet in erster Linie damit, daß die Erzeugnisse des Rhein- und Ruhrgebietes, die für die Ostseeländer bestimmt sind, bevorzugt den Weg über den Hansa-Kanal und Kaiser-Wilhelm-Kanal wählen, um in Kiel auf Seeschiffe umgeschlagen zu werden, also Kohle, Stahl, Eisen. Als Rückfracht würden Holz, Steine, Lebensmittel und dergleichen als wichtigste Güter in Frage kommen. Möglicherweise werden auch Erze ein bevorzugtes Transportgut bilden. In erheblichem Maße wird dies allerdings, wie bei der Befrachtung mit anderen Gütern, davon abhängen, ob die Kanalgebühren und die Umschlagkosten einen Wettbewerb mit dem bisherigen Transportweg aufnehmen können.

Die Frage des Hansa-Kanals wird von den Kieler und schleswig-holsteinischen Wirtschaftskreisen mit größtem Interesse verfolgt. Zum erheblichen Teil ist das Interesse Schleswig-Holsteins darauf zurückzuführen, daß man hofft, der Hansa-Kanal werde einen unmittelbaren Verkehr zwischen dem Rhein- und Ruhrgebiet bringen und dadurch zu der Aufhebung der wirtschaftlichen Zurücksetzung Schleswig-Holsteins beitragen. Schleswig-Holstein ist durch seine Lage zu Deutschland und durch seine Halbinselgestaltung wirtschaftlich und auch im Verkehr gegenüber anderen Landesteilen stark benachteiligt. Jede Verbesserung dieser Lage wird daher sehr empfunden. Aus diesem Grunde wird auch der Gedanke, den Hansa-Kanal mit seiner zweiten Mündung bei Stade zu bauen, von schleswig-holsteinischer Seite aufs wärmste befürwortet.

Hundert Jahre Union-Gießerei, Königsberg i. Pr.

Wie wir bereits in der 1. Mai-Nummer 1928 mitteilten, konnte die Union-Gießerei, Lokomotivfabrik und Schiffswerft in Königsberg/Pr. am 1. Mai 1928 auf ein hundertjähriges Bestehen zurückblicken. Die nachstehenden Ausführungen, die wir der Jubiläums-Denkschrift entnehmen, geben ein Bild von der Entwicklung der Union-Gießerei auf dem Gebiete des Schiffs- und Schiffsmaschinenbaues.

Gottfried Ostendorff, der am 1. April 1846 die Leitung der Union-Gießerei übernommen hatte, erkannte während eines längeren Aufenthalts in England mit vorausschauendem Blick, daß dem damals auch in England noch in den Anfängen stehenden Eisen- und Dampfschiffbau ein weites und ergiebiges Arbeitsgebiet bevorstünde. Er schritt deshalb wenige Jahre nach seinem Eintritt in die Union-Gießerei, d. h. bereits in den fünfziger Jahren, zur Aufnahme des Schiffs- und Schiffsmaschinenbaues. Im Jahre 1855 wurde für den Holzhändler Becker ein 115 Fuß langes, eisernes Dampfschiff hergestellt. Die Schiffsmaschine erzeugte 40 PS. Das Fahrzeug war für die Linie Königsberg-Tilsit bestimmt und lief am 5. Juni 1855 von Stapel. Das Schiff soll sich gut bewährt haben. Ein weiteres Dampfschiff wurde im Jahre 1859 gebaut, der „Pregel", im Auftrage der Kaufmannschaft Königsberg. Im Jahre 1864 wurden zwei kleinere eiserne Dampfboote hergestellt, das eine für Königsberg (Oberpräsident Eichmann), das andere für Memel.

Bereits Anfang der siebziger Jahre betrieb die Union-Gießerei den Eisenschiffbau. 1872/73 wurde nach den Plänen des Ingenieurs Baumann und unter Leitung des Herrn Schaefer auf dem Fabrikhof auf der Oberlaak das Kasko des Dampfers „Rapid" in drei Teilen zusammengenietet, dann auf schweren Wagen nach dem Pregel gefahren, dort fertig genietet und zu Wasser gelassen. Das Einsetzen des Kessels machte infolge Fehlens eines entsprechenden Kranes Schwierigkeiten. Auf der Landseite wurde eine Bühne errichtet, der Kessel auf derselben über das Schiff geschoben und abgesenkt. Die Probefahrt verlief glänzend. Als letzter damaliger Schiffszusammenbau auf dem Fabrikhof selbst seitens der Union-Gießerei ist der des Dampfers „Montwy" zu erwähnen, dessen Schiffskörper ebenfalls auf dem Fabrikhof der Union-Gießerei zusammengesetzt und auf der Werft von Gustav Fechter genietet und zu Wasser gelassen wurde. Er hatte die Abmessungen 39 mal 4,5 m. Die 90-PS-Verbundmaschine arbeitete auf einer Turbine, d. h. einer Schraube mit Seitflügeln im Tunnel. Auf der Probefahrt befriedigte der Vorwärtsgang, nicht aber die Manövrierfähigkeit.

Als am 2. Februar 1869 der aus Elbing gebürtige Schiffbaumeister Gustav Benedikt Fechter die letzte am Fort Friedrichsburg auf der Südseite des Pregels gelegene, ehemals dem Schiffbaumeister Karl Eggert gehörige Holzschiffswerft übernahm, trat er in Beziehungen zu der Union-Gießerei zwecks gemeinschaftlicher Herstellung kompletter Schiffe. Diese gedeihlich sich entwickelnde Zusammenarbeit hat dann angehalten bis zum Jahre 1912, wo die Fechtersche Werft von der Union-Gießerei käuflich erworben wurde.

Aus den Urkunden der Union-Gießerei und der Fechterschen Werft ist zu entnehmen, daß in den nächsten Jahren, zusammen mit der Union-Gießerei, einige hölzerne Dampfer erbaut wurden, von denen Dampfer „Kneiphof", erbaut 1876, Dampfer „Adler", im Auftrage des Tilsiter Dampfer-Vereins erbaut 1878, Dampfer „Loebenicht", erbaut 1879, Dampfer „Taucher", erbaut 1881 für das Bernsteinwerk, und Dampfer „Tragheim", erbaut 1884, erwähnenswert sind.

Erst vom Jahre 1884 an setzte eine lebhaftere, gemeinschaftliche Schiffbautätigkeit ein, nachdem Gustav Fechter zum Eisenschiffbau übergegangen war. Die guten Königsberger Beziehungen zum russischen Getreidehandel führten zu langjährigen Lieferungen für die südrussischen Flüsse.

Bis zum Eintreten des Zollkrieges im Jahre 1905 wurden insgesamt etwa 40 flachgehende Schlepp- und Passagierdampfer bis 45 m Länge und mit einer Maschinenleistung bis zu 700 PS, insbesondere Seitenraddampfer mit einem geringen Tiefgang, welche sich auf den südrussischen Flüssen Wolga, Dnjepr, Asow, Dnjestr gut bewährten, erbaut.

Daneben wurden auch für die ostpreußischen und ostdeutschen Gewässer zahlreiche Neubauten ausgeführt, wobei einige schwere Hinterraddampfer für das Odergebiet besonders erwähnenswert sind.

Reiche Aufträge brachten insbesondere die Jahre 1902 bis 1906, in welchen allein 2 große Passagier-Seitenraddampfer mit 700-PS-Maschinen nach Taganrog, 5 Doppelheckraddampfer nach der Oder, 1 Passagier-Seitenraddampfer für das Kurische Haff und diverse kleinere Schleppdampfer zur Ablieferung gelangten, so daß bis zum Jahre 1906 die Zahl der feststellbaren Schiffsneubauten auf 120 angewachsen war.

Gute Beziehungen zu den östlichen Stromgebieten brachten regelmäßig jedes Jahr zahlreiche Reparaturarbeiten aus Kowno, Jurburg usw.

Das freundschaftliche Verhältnis zwischen der Union-Gießerei und der Firma Gustav Fechter schloß nicht aus, daß die Union-Gießerei eine größere Anzahl Schiffsmaschinen und Kesselanlagen auch an andere auswärtige Werften, insbesondere an solche in Danzig und an die Königlichen Wasserbauämter lieferte. Auf Grund der jahrelangen guten Beziehungen zu der Firma Robert Meyhoefer wurden und werden bis zum heutigen Tage die Dampfer des Tilsiter Dampfer-Vereins ausschließlich bei der Firma Gustav Fechter und der Union-Gießerei repariert.

Das Trockenstellen der Schiffe erfolgte damals zum großen Teil von Hand auf losen Schlitten,

welche unter das schwimmende Schiff gebracht werden mußten. Winterlager von 15 Schiffen waren keine Seltenheit.

Im Jahre 1885 wurde auf der Fechterschen Werft ein hydraulich betriebenes Slip für Schiffe bis zu einem Gewicht von zirka 300 t nach Art der englischen hydraulichen Schiffsaufzüge in Betrieb genommen. Weitere feste Anlagen anzulegen verhinderte der Umstand, daß die Werft sich auf gepachtetem Gelände befand. Im Jahre 1907 erfolgte die Inbetriebsetzung eines Patentquerslips auf der neuen Werftanlage auf den Kneiphöfischen Bürgerwiesen.

In den Jahren 1906 bis 1912 wurden weitere 36 Neubauten, zum größten Teil Fluß- und Haffdampfer, zusammen mit der Fechterschen Werft fertiggestellt, nachdem das alte Werftterrain am Fort Friedrichsburg wegen Erweiterung der Umschlagsgleise an die Bahnverwaltung abgetreten werden mußte und die Fechtersche Werft nach dem ausgedehnten, aber schwer zugänglichen Gelände auf den Kneiphöfischen Bürgerwiesen, gegenüber dem Königsberger Lagerhaus, verlegt worden war.

Bis zum Jahre 1916 hat die Werft an dieser Stelle gearbeitet. Erwähnenswert ist unter anderem der Raddampfer „Königin Luise", welcher als Neubau 150 ein Repräsentationsschiff für den Besteller, den Tilsiter Dampfer-Verein, sein sollte und lange Jahre hindurch als schönster Passagierdampfer in den ostpreußischen Gewässern galt. Er wurde mit einer neuartigen, von der Union-Gießerei konstruierten und erbauten Ventil-Compound-Maschine von 250 PS ausgestattet.

Im Jahre 1912, als die Union-Gießerei ihre Fabrikanlagen nach Contienen verlegte, begannen die Verhandlungen, welche am 1. September 1912 zum Ankauf der Schiffswerft Gustav Fechter durch die Union-Gießerei und zum Eintritt des Dipl.-Ing. E. Fechter in die Leitung der Abteilung Schiffswerft der Union-Gießerei führten.

In den Jahren 1912 bis zum Kriegsbeginn wurden wesentliche Aenderungen im Werftbetriebe nicht durchgeführt, zumal eine Zusammenlegung mit der inzwischen in Contienen im Bau befindlichen neuen Fabrikanlage schon bei Ankauf der Fechterschen Werft zum Zwecke der Vereinfachung und Verbilligung von Montage- und Reparaturarbeiten in Aussicht genommen war.

Außer einigen weiteren flachgehenden Raddampfern wurde damals zum ersten Male die Konstruktion eines seegehenden Frachtdampfers, des „Wotan", von 900 t, für die Reederei A. Zedler, Elbing, durchgeführt.

Im Kriege gab es gleich im Jahre 1914 mancherlei Aufträge auf Umbauten von Binnendampfern für Kriegszwecke, auf Schiffs- und Maschinenbau-Reparaturen für die Bootsabteilung „Oberost" und schließlich auch auf Neubauten für die Kaiserliche Marine.

Diverse Kohlenprähme und zwei Vorpostenschiffe wurden noch auf der alten Werft auf den Bürgerwiesen trotz mancher technischer Schwierigkeiten und trotz erheblichen Leutemangels erbaut.

Inzwischen rückten die Erdarbeiten am neuen städtischen Hafenbecken IV immer näher, die Gebäude der Werft mußten abgerissen und um die Mitte des Jahres 1916 der ganze Platz geräumt werden. Schon vorher, im Dezember 1915, wurde das neue Patentslip für 450 t in Contienen in Betrieb genommen und eine modern ausgestattete Werkstatt für den Schiffsmaschinenbau fertiggestellt, die Maschinen bis zu 2500 PS herstellen konnte.

Die neue Werft in Contienen erhielt im vorläufigen Ausbau drei Hellinge von 55, 75 und 85 m Länge, die Schiffbauhalle wurde dreischiffig mit provisorischer Nordwand zur späteren Erweiterung ausgeführt.

Nach modernen Gesichtspunkten wurde die Bearbeitung der einzelnen Teile in den Werkstätten der Werft durchgeführt und die im Werftbetrieb so wichtige Frage des kürzestens Transportes zwecks Ermäßigung der Unkosten in befriedigender Weise gelöst. Ausgeführt wurden vorläufig nur eine Helling-Hochbahn und zwei fahrbare Kräne zur Bedienung von Helling II und III sowie des Werfthafens. Bei Anlage desselben wurde darauf Bedacht genommen, daß möglichst viele Anlegestellen zur Ausführung von Reparaturen und Neubauten geschaffen wurden.

In den letzten Kriegsjahren ging es unter reichlicher Beteiligung russischer Kriegsgefangener an den Bau weiterer Vorpostenboote und größerer und kleinerer Minensuchboote bis zu einer Maschinenleistung von 1800 PS, von denen die letzten des Waffenstillstandes wegen nicht mehr fertiggestellt werden konnten.

Hatte sich die Ausbildung neuer angelernter Leute im Kriege durch den vorhandenen Leutemangel schwierig gestaltet, so wirkten in der Nachkriegszeit die neuen, gesetzlichen Bestimmungen und später die Folgen der Inflation hemmend auf die Entwicklung der neuen Werftanlage.

Trotz dieser Schwierigkeiten sind in den ersten Jahren nach dem Kriege sechs Dampfer für Hamburger Rechnung bis 1700 t Tragfähigkeit und 900 PS Maschinenleistung erbaut worden, während Aufträge auf Neubauten für die Binnenschiffahrt weniger zu erhalten waren.

Erst nach eingetretener Markstabilisierung wurde der Bedarf auch an kleineren Fahrzeugen wieder lebhafter, und so erhöhte sich bis zum 1. Januar 1928 die fortgeschriebene Zahl der Neubauten bis auf 248, wobei in den letzten Jahren die motorisch betriebenen Fahrzeuge den Dampfern gegenüber immer mehr aufkamen.

Die Vertiefung der Fahrrinne des Seekanals von Pillau nach Königsberg auf 8,5 m in Verbindung mit den umfangreichen und großzügig angelegten neuen städtischen Hafenanlagen verspricht dem Schiff- und Schiffsmaschinenbau der Union-Gießerei eine weitere Entwicklung.

VERSCHIEDENE MITTEILUNGEN

ALLGEMEINES

Zentralkommission für die Rheinschiffahrt.

Ueber die Arbeiten der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, die vom 17.—28. 4. 1928 in Straßburg getagt hat, und worüber wir kurz bereits in Z. f. B. 9/1928, 266 berichtet haben, wird folgender Bericht ausgegeben:

Die Kommission hat in den ihr auf dem Berufungswege unterbreiteten, auf die Rheinschiffahrt bezüglichen Prozessen vier Urteile gefällt. Die Kommission hat eine Reihe von Abänderungen an der Rheinschiffahrtspolizei angenommen. Diese Aenderungen beziehen sich auf die Regelung des Verkehrs der Kleinfahrzeuge, die durch den Aufschwung, den der Wassersport auf gewissen Abschnitten des Rheins genommen hat, nötig geworden sind. Ferner hat die Kommission beschlossen, im Jahre 1929 eine Strombefahrung auf der Strecke Mannheim bis Basel durch Techniker durchführen zu lassen. Die Techniker sollen damit betraut werden, die Beschaffenheit des Stromes zu untersuchen und die Wirkungen der zu dessen Verbesserung getroffenen Maßregeln festzustellen. Die Compagnie Générale pour la navigation hat die Kommission mit der Behandlung gewisser die Schiffahrtsgesellschaften interessierenden Steuerfragen beauftragt. Die Kommission hat die Regierungen auf die Notwendigkeit aufmerksam gemacht, Besteuerungen, die mit dem Wortlaut oder mit dem Geist der Mannheimer Akte unvereinbar sind, zu vermeiden. Schließlich hat die Kommission die laufenden Angelegenheiten erledigt und einen zweiten Teil ihrer Beratung der Fortsetzung der Revision der Mannheimer Akte, und zwar namentlich des nautischen Teiles in Zollfragen gewidmet.

Der Wirtschaftsverband Mitteldeutschland für die Einführung von Wasserumschlagstarifen. Der Wirtschaftsverband Mitteldeutschland ist, wie wir dem Bericht über das Geschäftsjahr 1927 entnehmen, für die Einführung von Binnenumschlagstarifen für die Saale und mittlere Elbe eingetreten. Seit langem ist die Einführung dieser Tarife mit gewissen Beschränkungen bezüglich der Braunkohle eine Forderung der mitteldeutschen Wirtschaft. Leider verhält sich die Reichsbahn diesen Wünschen gegenüber durchaus ablehnend. Der Verband sieht in dieser Tatsache die traurigen Folgen der Reparationslasten, für die die Reichsbahn jährlich 950 Millionen RM. aufbringen muß, sodaß sie sich gegen alle Tarifsenkungen, die im Interesse der Wirtschaft dringend erforderlich sind, ablehnend verhält.

Neue Oderbrücke. Nachdem vor kurzem die neue Oderbrücke bei Schwedt der Regierung übergeben werden konnte, ist nunmehr der Neubau der Gartzer Oderbrücke, die bekanntlich vor zwei Jahren einstürzte, von der Wasserbaudirektion Stettin vergeben worden. Die Gartzer Brückenbogen sollen diesmal nicht wieder aus Eisenbeton, sondern aus Eisenkonstruktion hergestellt werden. Mit der Fertigstellung der Brücke wird bis zum Winter d. Js. gerechnet.

Allgemeine deutsche Spediteurbedingungen. Im Mai werden die an der Feststellung der allgemeinen Spediteurbedingungen im vergangenen Jahr beteiligten Wirtschaftsverbände erneut zusammentreten, um die Erfahrungen, die mit den neuen Bedingungen gemacht worden sind, auszutauschen und über die Weitergeltung der Bedingungen mit den Spediteuren und den Versicherungsgesellschaften, die die Speditionsversicherung übernommen haben, zu verhandeln.

Brennstoffchemie und Steinkohlenverbrauch.

Dem Aufsatze „Gewinne der Steinkohle" in der vorwiegend wissenschaftlichen Zeitschrift „Brennstoff-Chemie" vom 1. 4. 1928 entnehmen wir auszugsweise das Folgende:

Man hat berechnet, daß die Verwendung von Kohle für die Energieversorgung der Welt von etwa 90% vor dem Kriege bis auf 77% im Jahre 1925 zurückgegangen ist. Inzwischen dürfte eine weitere Verschlechterung dieses Verhältnisses zu Ungunsten schlechterung dieses Verhältnisses zu Ungunsten des Kohlenabsatzes eingetreten sein, zumal die Einstellung auf rationellste Brennstoffwirtschaft sich immer weiter durchgesetzt hat. Demgegenüber steht die allgemeine Steigerung der Fördermengen in allen wichtigen Produktionsgebieten im Verlauf der letzten 10—15 Jahre, sowie das Auftreten neuer Konkurrenten auf dem Weltmarkt, deren Bedeutung — so z. B. im Falle des Limburger Bezirks in Holland — die Vorstellung weit übertroffen hat, welche man sich von ihnen in alten Kohlenländern anfangs machte. So ergab sich die Notwendigkeit, die bisherigen Verwendungszwecke der Kohle auszubauen bezw. neue Verwertungsmöglichkeiten zu erschließen, wobei neben der Verschwelung und Staubfeuerung vor allem Gasfernversorgung, Fernheizung sowie stärkere chemische Ausnutzung der Kohle eine Rolle spielten. Für den deutschen Bergbau ist diese Aufgabe umso dringlicher, als England um jeden Preis seine während des letzten großen Streiks verlorenen Absatzgebiete wieder zu gewinnen sucht. Der Verschmelzungs-Prozeß der dortigen Grubenbetriebe macht immer stärkere Fortschritte, es wird systematisch an der Senkung der Auslandspreise weitergearbeitet, und besonders die Ruhrkohle hat allen Anlaß, der englischen Initiative zur Rationalisierung ihr ganzes Augenmerk zu widmen. / Dies Beispiel, dem sich beliebig viele anfügen lassen, zeigt deutlich, daß in wirklichen Fachkreisen niemand — aber auch wirklich niemand — daran denkt, daß die Lösung der Probleme der Kohlen-Chemie die Kohlenförderung irgendwie beeinträchtigen könnte. Im Gegenteil. Sämtliche berufenen Kreise gehen von dem Gesichtspunkte aus, daß durch diese Fortschritte die Absatzmöglichkeit der Steinkohle und das Transportbedürfnis weitestgehend verbreitert werden. Diese Feststellungen sind angebracht, weil in Laienkreisen aus oberflächlichen Kenntnissen über die Probleme gelegentlich gegenteilige, aber ganz falsche Schlußfolgerungen gezogen werden.

Fünfzigjahrfeier der deutschen Seeämter und des Reichsoberseeamts. Am 1. Januar d. Js. waren fünfzig Jahre vergangen, seit das Gesetz, betreffend die Untersuchung von Seeunfällen, vom 27. Juli 1877, in Kraft getreten ist. Auf Grund dieses Gesetzes sind an der deutschen Küste Seeämter als Landesbehörden (Königsberg, Stettin, Stralsund, Rostock, Lübeck, Flensburg, Tönning, Hamburg, Bremerhaven, Brake und Emden) und das Reichsoberseeamt in Berlin eingerichtet worden. Deutschland hat seit dem Inkrafttreten dieses Gesetzes ein einheitliches Seeunfalluntersuchungsverfahren, das in erster Linie dem Zwecke dient,

die Ursachen eines jeden Seeunfalles eines deutschen Kauffahrteischiffes und eines ausländischen Schiffes, soweit ihm der Unfall in deutschen Hoheitsgewässern zugestoßen ist, durch sachverständige Untersuchung aufzuklären und so den zuständigen Stellen die Möglichkeit zu geben, die ermittelten Gefahrenquellen abzustellen (objektives Verfahren). Die Seeämter bestehen aus einem Vorsitzenden mit Richterbefähigung und 4 sachverständigen Beisitzern. In staatsanwaltsähnlicher Funktion als Vertreter des Interesses des Reiches, das die Oberaufsicht über die Seeämter führt, fungiert der Reichskommissar beim Seeamt.

Wenn sich in dem objektiven Verfahren ergibt, daß ein deutscher Schiffer oder Steuermann (bezw. ein technischer Schiffsoffizier) den Unfall oder dessen Folgen infolge Mangels solcher Eigenschaften, welche zur Ausübung des Gewerbes erforderlich sind, verschuldet hat, so kann das Seeamt — aber nur auf Antrag des Reichskommissars — ihm die Gewerbebefugnis (Patent) entziehen. Subjektiver Teil des Verfahrens. Zur Verhängung von Strafen sind weder Seeämter noch das Oberseeamt befugt.

Nur im subjektiven Teil des Verfahrens — d. h. wenn ein Patent entzogen oder ein auf Patententziehung gehender Antrag des Reichskommissars abgelehnt ist — gibt es ein Rechtsmittel, nämlich die Beschwerde an das Reichsoberseeamt. (Reichsbehörde; Vorsitzender und Stellvertreter mit Richterbefähigung sowie ein schiffahrtskundiger ständiger Beisitzer werden vom Reichspräsidenten ernannt; die übrigen (nichtständigen) schiffahrtskundigen Beisitzer werden von den Regierungen der Küstenländer, je 3 für eine Sitzungsperiode von 3 Jahren, in Vorschlag gebracht; 18 Beisitzer.)

Die Rechtsquelle, das oben genannte Gesetz und das darauf beruhende Untersuchungsverfahren, hat sich in den vergangenen 50 Jahren im Dienste der deutschen Seeschiffahrt bewährt, wofür die günstigen Sicherheitsverhältnisse in der deutschen Schiffahrt Zeugnis ablegen. Die Judikatur der Seeämter und des Reichsoberseeamts hat allmählich die Lücken in den Verfahrensvorschriften des Gesetzes ausgefüllt. / Die sachverständigen Untersuchungsinstanzen sind stets ernst und aufrichtig bemüht gewesen, in ihrem Spruche die maßgebenden Ursachen der Seeunfälle aufzudecken und Wege zu ihrer Abstellung zu weisen. In der weit überwiegenden Mehrzahl der Fälle dürfte ihnen das auch vollkommen gelungen sein. Die Sprüche haben dann bei den zuständigen Stellen auch sehr häufig zum Anlaß von Verbesserungen von Einrichtungen und von Vorschriften gedient, und sie haben zu der Hochhaltung des Standards der deutschen Schiffsoffiziere mit beigetragen. / Um eine Anzahl von Abänderungswünschen, insbesondere aus dem Kreise der Schiffsoffiziersverbände, die begründet erscheinen, durchzuführen, und um die Verfahrensvorschriften zu ergänzen, ist das Gesetz im Reichsverkehrsministerium, das die Oberaufsicht des Reiches über die Seeämter und die Dienstaufsicht über das Oberseeamt führt, in Umarbeitung begriffen.

Deutscher Bergmannstag 1928. Nach 25jähriger Pause wird wieder der „Deutsche Bergmannstag" stattfinden. Ein Ausschuß hat ihn auf den 2. und 3. Juni 1928 nach Berlin einberufen. Im Preußischen Landtag werden auf der Festversammlung sprechen: Bergwerksdirektor Dr. Brandi über die wirtschaftliche und sozialpolitische Lage im Bergbau, Bergassessor Bergwerksdirektor Andre und Bergassessor Beyling über Unfallbekämpfung und Unfallverhütung, Generaldirektor Dr. Bott über Kohleverwertung. Anmeldungen sind zu richten an die Fachgruppe Bergbau des Reichsverbandes der Deutschen Industrie, Berlin W 10, Viktoriastr. 30. Als Festgabe gibt die Geschäftsführung der Fachgruppe Bergbau ein Sammelwerk „Die deutsche Bergwirtschaft der Gegenwart" heraus.

Brennstofftagung London 1928. Auf der diesjährigen Teilkonferenz der Weltkraftkonferenzen, die vom 24. Sept. bis 6. Okt. 1928 in London als Brennstofftagung stattfindet, werden in fünf großen Klassen die heute im Vordergrund des Interesses stehenden technischen und wirtschaftlichen Fragen der festen, flüssigen und gasförmigen Brennstoffe behandelt, insbesondere ihre Verwertung und überdies eine Reihe allgemeiner Gesichtspunkte, wie Ausbildung in Brennstoff-Fragen usw. Im einzelnen wird jede Brennstoffgruppe nach ihrer Zusammensetzung, Einteilung, Herstellung usw. behandelt, so daß eine lückenlose Darstellung aller heutzutage interessierenden Brennstoff-Fragen in geschlossener Darstellung gewährleistet wird. Deutschland hat allein 17 bemerkenswerte Beiträge zur Verfügung gestellt, für welche die hierfür in Betracht kommenden technischen und wirtschaftlichen Spitzenorganisationen die Patenschaft übernommen haben. Die Themen der deutschen Beiträge, die Verfasser und die Paten sind in der VDI-Zeitschrift Bd. 72/1928, Nr. 5 und 7, und im Februarheft des „Archiv für Wärmewirtschaft" bereits veröffentlicht worden und brauchen an dieser Stelle nicht wiederholt zu werden. / Diese schriftlichen Beiträge werden durch das britische nationale Komitee gesammelt, von Generalberichterstattern, die für jede Klasse und ihre Unterabteilung bestellt sind, bearbeitet; die zur Diskussion geeigneten wesentlichen und in der Hauptsache interessierenden Punkte werden hierbei herausgeschält. / Ueber dieses technische Programm werden jetzt auch die ersten allgemeinen Bestimmungen für die Abwicklung der Brennstofftagung bekannt: Wer an der Brennstofftagung teilnehmen will, muß die Mitgliedschaft erwerben und hierfür einen Mitgliedsbeitrag von 30 s (Mitglieder der dem Deutschen Nationalen Komitee angeschlossenen Organisationen 20 s) leisten. Er hat seinen Namen dem Deutschen Nationalen Komitee der Weltkraftkonferenz, Berlin NW 7, Friedrich-Ebert-Straße 27, Ingenieurhaus, anzugeben. Von dort aus werden ihm alle weiteren Einzelheiten zur Teilnahme an der Brennstofftagung übermittelt werden. Auch diejenigen, deren Teilnahme heute noch nicht ganz feststeht, wollen dennoch ihre Anschrift dem Deutschen Nationalen Komitee melden, damit bereits jetzt ein ungefährer Ueberblick über die Zahl der deutschen Teilnehmer gewonnen werden kann. / Damen, welche die Teilnehmer begleiten, sind willkommen. Die englische Organisation der Brennstofftagung wird alles aufbieten, um ihnen den Aufenthalt in London durch Besichtigungen usw. so angenehm wie möglich zu machen.

DEUTSCHE BINNENSCHIFFAHRT

Aus der Statistik der Aktiengesellschaften des deutschen Verkehrswesens[1]**).**

I. Die tätigen deutschen Aktiengesellschaften nach Kapitalgrößenklassen.

Am 31. Dezember 1927 hatten ein Aktienkapital von ..... RM.		Gewerbegruppen: Binnenschiffahrt	See- u. Küstenschiffahrt	Bahnen	Luftverkehr	Verkehrswesen insgesamt	Akt.-Ges. insges.
5 000	Zahl	4	4	3	—	14	604
	Nom. Kap.	0,02	0,02	0,02	—	0,07	3,02
über 5 000 bis unter 50 000	Zahl	6	3	8	—	21	1 635
	Nom. Kap.	0,15	0,06	0,19	—	0,47	34,14
50 000 bis unter 100 000	Zahl	8	6	4	4	34	1 367
	Nom. Kap.	0,5	0,4	0,3	0,2	2,1	80,8
100 000 bis unter 500 000	Zahl	11	20	34	10	100	3 802
	Nom. Kap.	3,1	4,7	13,4	7,0	26,0	868,7
500 000 bis unter 1 000 000	Zahl	5	10	48	3	74	1 482
	Nom. Kap.	2,9	5,9	34,0	2,2	50,9	956,0
1 000 000 bis unter 5 000 000	Zahl	19	15	116	5	165	2 378
	Nom. Kap.	35	27	247	8	341	4 812
5 000 000 bis unter 20 000 000	Zahl	6	6	39	—	54	540
	Nom. Kap.	40	35	331	—	457	4 735
20 000 000 bis unter 50 000 000	Zahl	—	2	4	1	7	98
	Nom. Kap.	—	73	135	25	233	2 696
50 000 000 u. darüber	Zahl	—	2	2	—	4	60
	Nom. Kap.	—	290	278	—	568	7 353
zusammen[2])	Zahl	59	67	269	23	473	11 966
	Nom. Kap.	82	436	1 039	37	1 679	21 542

II. Entwicklung der tätigen deutschen Aktiengesellschaften im Jahre 1927.

Am 31. Dezember 1927 hatten ein Aktienkapital von ..... RM.		Binnenschiffahrt	See- u. Küstenschiffahrt	Bahnen	Luftverkehr	Verkehrswesen insgesamt	Aktiengesellschaften insgesamt
Anfangsbestand 1.Jan.1927	Zahl	60	75	267	27	1 485	12 343
	Nom.Kap.	79	389	1 033	44	631	20 655
Gründungen	Zahl	1	1	1	—	5	360
	Nom.Kap.	0,3	0,5	0,7	—	1,8	350,5
Umstellungen	Zahl	—	—	1	—	2	95
	Nom.Kap.	—	—	0,0	—	0,6	15,9
Kapital-Erhöhg.	Nom.Kap.	2,4	53,2	22,6	1,3	88,4	1 651,1
Zugang insgesamt	Zahl	1	1	2	—	7	468
	Nom.Kap.	2,7	53,7	22,3	1,3	90,8	2 020,0
Kapital-Herabsetzungen	Nom.Kap.	—	4,2	12,3	—	17,0	509.6
Konkurse	Zahl	1	—	—	—	2	90
	Nom.Kap.	0,0	—	—	—	0,2	32,2
sonstige Auflösungen	Zahl	2	5	3	2	15	755
	Nom.Kap.	0,2	1,5	21,2	1,6	25,9	591,5
Abgang insgesamt	Zahl	3	5	3	2	17	845
	Nom.Kap.	0,2	5,7	33,5	1,6	43,1	1 133,3
Gegenstandsänderungen	Zahl	+1	—4	+3	—2	—2	—
	Nom.Kap.	+0,4	—1,2	+17,2	—7,0	+0,5	—
Endbestd. 31.Dez.27	Zahl	59	67	269	23	473	11 966
	Nom.Kap.	82	436	1 039	37	1 679	21 542

[1]) Vergl. „Die deutschen Aktiengesellschaften am 31. Dezember 1927". („Wirtschaft und Statistik", Berlin 7/1928, 250 ff.)

[2]) Unterschiede zwischen den Gesamtzahlen für Größengruppen und Gewerbegruppen ergeben sich aus der Abrundung.

Schleusenbau im Duisburg-Ruhrorter Hafen. Am 2. 5. 28 fand eine Besichtigung des Schleusenneubaues am Marientor in Duisburg statt. Die Schleuse, deren Neubau seinerzeit Bedingung für das Zustandekommen der Hafen-A.-G. gewesen war, ist in den eigentlichen Betonarbeiten fertiggestellt. Professor Fritz Becker (Düsseldorf) ist aus einem Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die Schleusenbauten als Sieger hervorgegangen. Er flankiert die Schleusendurchfahrt mit zwei symmetrischen Gebäuden, deren eines von einem zierlichen steinernen Signalturm gekrönt wird. Man rechnet mit der Fertigstellung der neuen Hoch- und Tiefbauten bis zum Frühjahr 1929. Die Kosten sollen veranschlagungsgemäß 3,2 Millionen Mark nicht überschreiten. Die Höhe der Brückenstraße ist auf Grund von neuen Verhandlungen zwischen Stadtverwaltung und Hafen-A.-G. so niedrig angesetzt worden, daß die Stadt Duisburg ihren Lieblingsplan einer neuen Ausfallstraße vom neu zu errichtenden Hauptbahnhof über die Schleuse nach Ruhrort und Neuenkamp durchführen kann.

Mittellandkanal-Schiffahrt bis Peine und Hildesheim. Als Fortsetzung zum Bau des Mittellandkanals, welcher 1916 bis Hannover fertiggestellt war, war gleich nach dem Kriege der Bau der Strecke von Hannover bis Peine nebst dem Zweigkanal nach Hildesheim in Angriff genommen worden. Diese Kanalstrecke ist in ihrer Gesamtheit fertiggestellt und wird in einigen Wochen dem Verkehr übergeben. Die in dieser Kanalstrecke liegende Schleuse Anderten ist die größte Binnenschiffahrtsschleuse Europas. Die Einweihung dieser Schleuse geschieht voraussichtlich am 20. Juni; im Zusammenhang damit erfolgt die Eröffnung bezw. Einweihung des Hildesheimer Hafens.

Aenderung der Schiffahrtspolizeiordnung für den kanalisierten Main. Aus Anlaß eines Schiffsunfalls auf dem kanalisierten Main, wobei in einem talwärts fahrenden Schleppzuge ein Schiff auf das Vorderschiff auffuhr und es durch das weit vorstehende Bugspriet besonders schwer beschädigte, hat sich die Notwendigkeit zum Erlaß einer Polizeivorschrift ergeben, wonach auf dem kanalisierten Main die talwärts geschleppten Schiffe nicht mit stehendem Bugspriet fahren dürfen. / Die Angelegenheit kommt auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung des Main-Ausschusses des Rhein-Wasserstraßenbeirates.

Aenderung der Neckarschiffahrtspolizeiordnung. Zur Regelung des Verkehrs auf den kanalisierten Strecken des Neckars sowie zur Regelung des Motorbootverkehrs und des Verkehrs mit Sportfahrzeugen auf dem ganzen Neckar ist beabsichtigt, die Polizeiordnung für die Schiffahrt und Flößerei auf dem Neckar zu ergänzen. Bei den Vorschriften über den Verkehr in den kanalisierten Strecken haben die seit deren Inbetriebnahme gewonnenen Erfahrungen Berücksichtigung gefunden. Die Vorschriften über den Motorbootverkehr und über den Sportbootverkehr schließen sich eng an die für den Rhein in Aussicht genommene Regelung an. / Die Angelegenheit kommt auf die Tagesordnung der nächsten Tagung des Neckar-Ausschusses des Rhein-Wasserstraßenbeirates.

AUSLÄNDISCHE BINNENSCHIFFAHRT

Polnische Arbeiten am Bromberger Kanal. Die größten Aufwendungen in dem sehr kleinen Budget Polens für Wasserstraßenbauten sind in den letzten Jahren regelmäßig am Bromberger Kanal gemacht worden, der ja auch heute einen verhältnismäßig bedeutenden Durchgangsverkehr hat. Trotzdem reichen die Mittel aber auch dort nicht zu den dringensten Arbeiten aus. Man hat im Laufe der Jahre die teilweise beschädigten Schleusen instandgesetzt, einige Untiefen beseitigt und die Uferbefestigungen erneuert. In Bromberg selbst ist aber z. B. ein Bollwerk schon seit reichlich zwei Jahren verfallen. Neuerdings hat man auf den Ausbau der Anlagen beim Brahnauer Holzhafen besonderes Augenmerk gerichtet, damit diese sich bei den internationalen Ruderregatten in vorteilhaftem Licht zeigen. Die Stadtschleuse in Bromberg und die Schleuse in Prondy sind in Stand gesetzt worden. Zur Zeit ist man mit einer Untersuchung der elektrischen Anlagen dieser Schleusen beschäftigt, da sich gezeigt hat, daß sie zeitweise beim Betrieb der Schleusen übermäßig angestrengt werden. Man hat ferner eine Beleuchtung der Schleusen und zum Teil auch der Flußstrecken bei Bromberg durchgeführt. Im vorigen Jahre führte der Bruch des Mühlendammes zu größeren Versandungen der Schiffahrtsstraße, die inzwischen durch Baggerungen beseitigt sind. Irgendwelche Verbesserungen in der Leistungsfähigkeit der Wasserstraße zwischen Weichsel und Oder sind, abgesehen von der Beseitigung von entstandenen Mängeln, nicht vorgenommen worden. *St.*

Bau eines großen Weichsel-Hafens in Warschau. Das polnische Ministerium für öffentliche Arbeiten hat den Hauptteil eines Entwurfes zum Ausbau des auf polnischem Gebiete liegenden Wasserwegenetzes des Weichsel-Systems bestätigt. „Beton und Eisen" ist in der Lage, über Einzelheiten des Projektes zu berichten. Den wichtigsten Teil des Planes bildet der Bau eines Weichselhafens bei Warschau, der den Namen „Saska Kopa" erhalten soll. Von den vorgesehenen neun Hafenbecken sind acht kleineren Ausmaßes, von denen je vier zu beiden Seiten der Hafenzunge liegen und mit dem großen, 1 400 m langen Becken in Verbindung stehen. Die einzelnen Becken sollen 60 m breit sein. Die Gebäude der Hafenverwaltung werden in dem Dreieck zwischen der Verlängerung der Jagiellenska-Straße und dem Gebäude der Fabrik „Brytanja" errichtet. In dem nordwestlichen Hafengelände sind die Industriebauten, Lagerräume und Schiffsreparaturwerften vorgesehen. Mit den Arbeiten des ersten Abschnittes des mehrere Jahre erfordenden Hafenbaues ist beeits begonnen worden; das Hafengelände ist begrenzt, 14 650 m² Hafengelände sind gepflastert worden und die Ausbaggerung der Hafenbecken 2 und 3 ist im Gange. Ferner sind die beiden bis an das Ende der Hafenstraße führenden Eisenbahngleise fertig verlegt. Für den laufenden Bauabschnitt stehen 3 438 500 Zloty zur Verfügung.

Lettlands Binnenschiffahrt 1927. Die endgültigen Zahlen für den Verkehr auf den lettländischen Wasserstraßen in 1927 ergeben eine Zunahme der Schiffstransporte und eine Verminderung der Holzflößerei. Insgesamt wurden 1927 auf den Binnenwasserstraßen 1 268 356 t Güter befördert gegen 1 170 122 t i. V. Von dieser Warenmenge entfallen 303 402 t auf den Transitverkehr gegen 395 717 t i. V. Die Holzflößerei umfaßte im letzten Jahr 7326 Flöße mit 2 184 423 Stämmen gegen 7089 Flöße mit 2 499 648 Tonnen in 1926. Der Rückgang in der Flößerei entfällt nur auf den Transitverkehr, der nur 3 056 Flöße mit 726 121 Stämmen umfaßte gegen 3648 Flöße mit 1 407 407 Stämmen i. V. Auf der Düna wurden 1927 575 507 t Güter befördert gegen 558 918 Tonnen i. V., ferner kamen hier 1 284 863 Stämme stromab gegen 1 767 792 i. V. Auf der Kurländischen Aa umfaßte der Gütertransport nur 321 964 t gegen 389 611 t i. V. Stark zugenommen hat der Gütertransport auf der Windau und der livländischen Aa. Der Verkehrsrückgang auf der Kurl. Aa erklärt sich hauptsächlich duch schlechte Wasserstandsverhältnisse im Herbst. Auch auf der Düna war der Verkehr im Herbst schwach, besonders aber ist dort ein Verkehrsrückgang im Sommer festzustellen. *St.*

Die russischen Kalitransporte auf der Kama. In Rußland hat man im Herbst 1927 mit den Vorarbeiten zum Abbau der großen Kalivorkommen bei Solikamsk begonnen, deren Verwertung vorläufig nur durch die Binnenschiffahrt auf der Kama möglich ist. Die Kama, ein 1900 km langer Nebenfluß der Wolga, der unterhalb Kasan in den Hauptstrom mündet, fließt unmittelbar an den großen Kalilagern vorbei. Der neu gebildete Kalitrust baut dort etwa 8 km vom Fluß entfernt eine Grube, die bereits 1930 eine Förderung von 983 000 t erreichen soll. Die Baustoffe und Maschinen für die Förderung werden auf dem Wasserweg nach Solikamsk befördert. Die Lage an dem Strom ermöglicht auch den verhältnismäßig billigen Abtransport des Kalis zur Wolga, durch die eine Verteilung der Transporte fast über ganz Rußland möglich ist. Die Kama selbst ist ausgezeichnet schiffbar, hat meistens eine Wassertiefe von über 3 m und dient von jeher der Verfrachtung uralischer Bergbauerzeugnisse und von Getreide und Holz. Der einzige Nachteil liegt in der langen Eissperre, da der Fluß nur durchschnittlich 180 Tage im Jahr eisfrei ist. Immerhin ist zunächst die Wasserstraße der einzige Weg zur Ausnutzung der großen Kalischätze. Man will auch im nächsten Jahre eine Bahn vom Flußufer bis zur Kaligrube bauen. Der Wasserweg von Solikamsk, das selbst ca. 7 km vom Flußufer entfernt liegt, bis zur Wolga ist etwa 1400 km lang. *St.*

Neues polnisches Binnenschiffahrts-Gesetz. Wie wir der Zeitschrift „Gesetzgebung und Rechtspraxis des Auslandes" entnehmen, regelt eine Verordnung vom 6. März 1928 (Dz. Ust. Pos. 266) in 26 Artikeln das Recht der Binnenschiffahrt und Flößerei auf den polnischen Binnenwasserwegen. Danach steht dieses Recht den polnischen Binnenschiffen und Flößen ohne weiteres, ausländischen nur auf Grund von Staatsverträgen oder von Erlaubnissen zu, die von dem Minister der öffentlichen Arbeiten erteilt werden. (Art. 1.) Die polnische Nationalität setzt bei Schiffen und Booten die Eintragung in Polen und das Eigentum polnischer physischer oder juristischer Personen voraus, während bei einem Floß der Beginn der Fahrt auf dem Gebiet der polnischen Republik entscheidet (Art. 3). Binnenschiffe und Boote werden registriert, ausgenommen, wenn dies schon im Ausland geschehen ist (Art. 12); eine bestimmte Größe ist nicht Voraussetzung, dagegen muß bei über 20 qm Fläche die Registrierung alljährlich wiederholt werden (Art. 13, 14). Die Anmeldung zur Registrierung ist Sache des Eigentümers (Art. 17). Vom Registerpfandrecht ist nichts gesagt, doch bleiben in dieser Beziehung wohl die Vorschriften der Teilgebiete in Kraft, denn gemäß Art. 26 der Verordnung sollen nur die mit deren Inhalt in Widerspruch stehenden (nicht näher angegebenen) Vorschriften aufgehoben sein, und diejenigen, die die gleichen Angelegenheiten regeln, wie die Art. 4 bis 19 der neuen Verordnung, sollen sogar erst nach ausdrücklicher Aufhebung durch entsprechende Verordnungen außer Kraft treten.

DIE BETRIEBSLAGE DER DEUTSCHEN BINNENSCHIFFAHRT IM MONAT APRIL 1928

Rhein Die trostlose Lage der Rheinschiffahrt hat während der Berichtszeit eine weitere Verschärfung erfahren. Die Nachfrage nach Kahnraum blieb so gering, daß die Frachten z. T. noch unter die verlustbringenden Sätze des Vormonats hinuntergingen. Wie aus den Kreisen der Schiffahrt verlautet, decken die Frachten bei dem gegenwärtigen Stand nicht einmal die Personallöhne, geschweige denn die sonstigen Baraufwendungen für Materialien, Hafengelder, Schlepplöhne, Versicherungen usw. Die Kohlenverfrachtungen nach Oberrheinstationen und Holland sind gegenüber dem Vormonat weiterhin zurückgegangen. Die Erzverschiffungen von Rotterdam blieben infolge des noch andauernden schwedischen Bergarbeiterstreiks gering. Auch die Anfuhr sonstiger Massengüter, wie Schwefelkies, Holz, Bauxit, Phosphat usw. hat während der Berichtszeit noch nicht der Jahreszeit entsprechend begonnen. Während des April herrschte ununterbrochen ein starkes Ueberangebot von Kahnraum. Viele Reedereien und Partikulierschiffer sind notgedrungen dazu übergegangen, eine Anzahl Boote aus der Fahrt zu ziehen und stillzulegen. Wie wir von unterrichteter Seite erfahren, lagen zeitweise 200 bis 300 Kähne mit einer Tonnage von rd. 350 000 t lange Zeit unbeschäftigt auf der hiesigen Reede. Schätzungsweise liegt augenblicklich ein Drittel des gesamten deutschen Transportmaterials auf dem Rhein still. Eine weitere Verschlechterung ihrer Lage befürchtet die Rheinschiffahrt von der Erhöhung der Kohlenpreise, die der Ruhrbergbau mit Rücksicht auf die Lohnerhöhung ab 1. 5. beantragt hat. Nur mit Rücksicht auf die trostlose Lage der Rheinschiffahrt streben die Arbeitgeberverbände eine Herabsetzung der Löhne an, zumal diese höher liegen, als die auf den ausländischen Schiffen bezahlten Löhne. Die Verhandlungen mit den Arbeitnehmerverbänden sind ergebnislos verlaufen und am 30. 4. abgebrochen worden. Am 1. Mai ist es zur Stillegung der deutschen Rheinflotte gekommen. / Der Rheinwasserstand notierte am 1. 4. 1,85 m Cauber Pegel. Er stieg bis zum 6. 4. auf 2,31 m, betrug am 13. 4 1,94 m. Infolge des regnerischen Wetters hob sich der Wasserstand bis auf 2,89 m am 20. 4. und ging dann bis zum Monatsende zurück auf 2,19 m am 27. 4. und 2,14 m am 30. 4. Die Abladetiefe für Kähne, welche von den Ruhrhäfen fahrend für den Oberrhein bis Mannheim bestimmt waren, konnten nur vorübergehend voll ausgenutzt werden, während sie allgemein auf 2,30 bis 2,40 m Tiefgang abgeladen werden. / Im Talgeschäft Rhein-Ruhrhäfen/Rotterdam eröffneten die Frachtsätze mit 0,80 M. je t ausschließlich und 0,90 Mark je t einschließlich Schlepplohn am 2. 4., am 12. 4. gingen die Sätze auf 0,70 bezw. 0,80 M. je t zurück und am 16. 4. auf 0,60 bezw. 0,70 M. je t. Der Satz einschließlich Schleppen stieg am 26. 4. auf 0,72½ und am 28. 4. auf 0,75 M. Für Schiffe ab Rhein-Herne-Kanalhäfen blieb der Frachtsatz je t ausschließlich Schleppen von 1,— M. vom 2.—11. 4. unverändert, betrug dann bis zum 14. 4. 0,90 M. je t und ab 16. 4. 0,80 M. je t, während der Satz einschließlich Schleppen am 2. und 3. 4. 1,10 M. betrug, vom 4.—7. 4. 1,12½ M., vom 10.—11. 1,10 M., vom 12.—14. 1,— M., vom 16. 4. bis 25. 4. 0,90 M. je t notierte und am 26. auf 0,92½ und am 28. 4. auf 0,95 M. stieg. Frachtsätze Rhein-Ruhrhäfen nach Antwerpen—Gent wurden während der Berichtszeit nicht notiert. / Für den Verkehr Rhein-Ruhrhäfen/Mannheim wurden nur an einzelnen Tagen Frachten notiert, am 2. 4. 1,— M., am 5. 4. 0,80 M., ebenso am 12. 4., vom 17. bis 19. 4. sowie am 24. und 26. 4. 0,60 M. je t bei ganzer Lade- und Löschzeit. Für Rhein-Herne-Kanalhäfen/Mannheim betrug der Frachtsatz am 2. 4. 1,20 M. je t, am 5. 4. 1,— M., am 18. 4. 0,70 M., ebenso vom 23. bis 26. 4., alles bei ganzer Lade- und Löschzeit. Tagesmieten wurden während der Berichtszeit nicht notiert. / Mit dem Frachtgeschäft ging auch das Schleppgeschäft weiter zurück. Das Ueberangebot von Schleppkraft war so stark, daß stets eine größere Anzahl von Booten oft mehrere Tage warten mußte, um das notwendige Schleppgut zu erhalten. Viele Reedereien sind dazu übergegangen, weitere Dampfer aus dem Verkehr zu ziehen. Der Schlepplohn betrug während der Berichtszeit unverändert 1,—/1,10 M. je t Basis Ruhrort/Mannheim. / Die Getreideankünfte in den Duisburg-Ruhrorter Häfen waren während der Berichtszeit außerordentlich gering. Nur vorübergehend konnten einzelne Elevatoren beschäftigt werden. Die übrigen Umschlagsanlagen wurden ebenfalls nur in unzureichendem Maße in Anspruch genommen. Der Beschäftigungsgrad wird auf 50% der Leistungsfähigkeit der Umschlagsanlagen geschätzt.

Mitgeteilt von der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel zu Duisburg-Ruhrort.

Neckar Auch im Monat April war der Verkehr rege. / Es fuhren von Mannheim 27 Schleppzüge und 6 Lokalzüge mit 105 beladenen und 44 leeren Kähnen bergwärts ab. Von den beladenen Fahrzeugen waren 35 mit Gütern, 31 mit Kohlen nach Heilbronn, 1 mit Gütern nach Neckarsulm, 35 mit Kies und 1 mit Kohlen nach Heidelberg bestimmt. Von den leeren Kähnen fuhren 26 nach Jagstfeld, die übrigen 18 nach den unteren Stationen. An der Staustufe Heidelberg sind die Betonierungsarbeiten für die Doppelschleuse abgeschlossen, und es ist mit den Aufstellungsarbeiten der Tore in den Oberhäuptern begonnen worden. / An der Staustufe Horkheim sind die Bauarbeiten infolge schlechten Wetters und eines fast zweiwöchigen wilden Streiks nicht im erwünschten Maße fortgeschritten. / An den Staustufen Münster und Cannstatt wurden die Erdarbeiten weiter gefördert. / An der Staustufe Obereßlingen wurde das Kraftwerk in der Hauptsache im Rohbau fertiggestellt; die Arbeiten an Kanal, Wehr und Hochwasserabschluß nahmen ihren programmäßigen Verlauf.

Mitgeteilt von der Neckar A.-G., Stuttgart.

Donau Der Talverkehr war während des ganzen Monats sehr rege, insbesondere ab bayerischen Stationen nach Oesterreich und Ungarn und nach der unteren Donau. Nach Jugoslavien war der Verkehr etwas schwächer. Zur Verschiffung kamen aus Deutschland neben Industrieerzeugnissen Getreide und Asphalt nach Oesterreich, Salz und Roheisen nach Ungarn, nach SHS Brückenkonstruktionsteile und Baumaterialien (Bau der Pancevobrücke), sowie Koks und Briketts aus Oesterreich und der Tschechoslowakei

Handelsprodukte aller Art, ferner Koks und Kohle. Im Bergverkehr waren rumänisch-bulgarische Getreidetransporte zu verzeichnen. Die Tankflotte war mit der Verschiffung von Oelprodukten aus Rumänien nach den oberen Donauländern voll beschäftigt. Aus SHS kam Pyrit nach Ungarn, kleinere Mengen Holz, Mehl und Getreide in der Bergrichtung zur Verschiffung. Aus Ungarn wurden hauptsächlich Getreide, Mehl und Bauxit nach Oesterreich und Deutschland zu Berg befördert, aus der Tschechoslowakei Zucker und Holz nach Deutschland, aus Oesterreich Holz nach Deutschland. / Der Wasserstand war auf der oberen Donaustrecke nicht besonders günstig; Niederwasser herrschte vor.

Mitgeteilt vom Bayerischen Lloyd-Schiffahrts-A.-G., Regensburg.

Westdeutsche Kanäle Die Lage der Kanalschiffahrt muß auch für den laufenden Monat als ungünstig bezeichnet werden. Noch immer liegt ein größerer Teil der Fahrzeuge still. Der anhaltende Streik der schwedischen Erzarbeiter hat dazu geführt, daß nur einzelne Erzdampfer in Emden eingelaufen sind, sodaß etwa die Hälfte der Kähne leer zum Industriegebiet fahren mußte. Auch auf dem Mittellandkanal war der Verkehr sehr ruhig, weil die Dortmunder Hüttenwerke den Bezug von Ilseder Erz fast ganz eingestellt haben. Die Einschränkungen im Erzbezug sind darauf zurückzuführen, daß 3 Hochöfen gedämpft wurden. Mit der Wiederaufnahme der Transporte im Mai wird gerechnet. Die Kohlenverladungen ab Rhein—Herne-Kanalzechen nach Rotterdam und Emden waren zufriedenstellend, nach Hannover schwach.

Mitgeteilt vom Schiffahrt-Verein für die westd. Kanäle und die Weser E. V., Dortmund.

Weser Im April war der Wasserstand der Weser vielen Schwankungen unterworfen, blieb aber immer noch vollschiffig. / Die im März günstige Verkehrsentwicklung hielt leider nicht an. Der Durchgang durch die Bremer Wasserschleuse ging mit 176 000 t in beiden Richtungen zusammen um 62 000 t zurück, war aber 20 000 t größer als im April vorigen Jahres. Von dem Ausfall kamen 51 500 t auf den Talverkehr, der 141 500 t erreichte. Hieran hatten u. a. die Kohlen einen Anteil von 73 000 t, Kies und Steine 45 000 t und Salz und Kali 12 000 t. Gegenüber dem Vormonat gingen Kohlen und Kies und Steine um 38 000 t bezw. 12 000 t zurück, während die Kalitransporte sich um etwa 8 000 t steigerten. Im Berggeschäft betrug die Gütermenge 35 000 t oder 10 000 t weniger als im Vormonat. Der Rückgang entfiel in der Hauptsache auf Getreide. Neben Holz, Mehl und Stückgütern kamen 2 000 t Phosphat zur Verladung.

Mitgeteilt vom Weser-Bund e. V., Bremen.

Elbe I. Unterelbe: Das Geschäft lag während des ganzen Berichtsmonats stark darnieder. Durch die sehr geringen Güterandienungen bildeten sich in Hamburg Leerraumreserven, welche auf den Frachtenmarkt einen starken Druck ausübten. Die erzielten Frachteinnahmen dürften kaum zur Deckung der Unkosten ausreichend gewesen sein. Zur Verladung kamen: Getreide, Futtermittel, Schwefelkies, Phosphat, Steinkohlen usw.

II. Mittelelbe: Der Magdeburger Pegel zeigte am 1. April + 1,55 m, am 10. April + 1,78 m an. Durch die Anfang der zweiten Monatshälfte einsetzende Hochwasserwelle stieg der Wasserstand der Elbe am 23. April auf + 3,10 m und erreichte am 26. April seinen Höchststand mit 3,42 m am Magdeburger Pegel. Auch an der Mittelelbe war das Güterangebot sehr mäßig und führte zu starker Kahnraumreserve. Die Frachten waren, wie bereits Ende vorigen Monats, stark gedrückt. Zur Verladung kamen: Steinsalz, Kali, synthetischer Stickstoff. Die Stückgutverladungen nach sächsischen Stationen waren geringer als im Vormonat. Die Salzverladung nach Böhmen wurde bis Ende des Berichtsmonats im gewohnten Umfange fortgesetzt, doch ist hier für Mai mit einer Unterbrechung der Verladungen zu rechnen.

III. Oberelbe: In den sächsischen Häfen waren die Güterandienungen an Massengütern sehr gering, nur das Stückgutgeschäft bewegte sich im gewohnten Umfange. Auch hier bildeten sich größere Kahnraumreserven. / Der Import nach der Tschechoslowakei war mittelmäßig, während der Export nur sehr gering war. Auch in den tschechischen Häfen war Leerraum in größerem Umfange stets vorhanden. In Laube mußten die Verladungen wegen des Hochwassers einige Tage eingestellt werden. Zur Verladung nach Hamburg gelangten in der Hauptsache: Zucker, Holz, Eisen, Glas usw.

Mitgeteilt von der Arbeitsgemeinschaft der Elbeschiffahrt e. V., Magdeburg.

Elbefrachten: Für komplette Kahnladungen erstklassiges Schwergut stellten sich die Elbefrachten für 100 kg exkl. Bugsierlöhne wie folgt:

	2.1.28	10.2.28	1.3.28	27.3.28	2.5.28	
Magdeburg	60	23	32	27	23	Pf.
Schönebeck	61	24	33	29	24	„
Barby	62	25	35	30	25	„
Aken	64	27	36	31	26	„
Wallwitzhafen	65	28	37	32	27	„
Klein-Wittenberg	72	33	42	40	35	„
Torgau	80	38	50	47	42	„
Riesa	85	43	55	52	47	„
Dresden	88	46	58	55	50	„
Laube-Tetschen	8½	4½	5,75	5.40	4¾	Kc.
Außig	9	5	6,25	5.90	5¼	„
Berlin, Kohlen ca.	75	30	36	33	35	Pf.
Berlin, Getreide ca.	80	36	41/42	38	38	„
Bresl., schw. Futtermittel	—	57	63	60	62	„
Breslau, Schwergetreide	—	62	68/70	65	67	„
Halle a. S., transito	80	60	65	60	63	„

Mitgeteilt vom Spediteurverein Herrmann & Theilnehmer, Hamburg

Oder 26. 3.—1. 4. 28: Durch das warme Frühjahrswetter der letzten Woche hat die Schneeschmelze im Gebirge eingesetzt und die Wasserführung von Oder und Neiße sehr günstig beeinflußt, jedoch ohne daß Behinderungen oder Störungen durch Hochwasser zu verzeichnen waren. Dem starken Zustrom von Kahnraum nach den oberen Häfen stand erfreulicherweise eine starke Nachfrage gegenüber sodaß sich der Bestand in Coselhafen nur unwesentlich von 211 auf 223 am 1. 4. erhöht hat. Die Schleuse Ransern bei Breslau passierten zu Tal 299 beladene Kähne, zu Berg 189, darunter 58 beladene. In Stettin war vorübergehend einmal etwas mehr Beschäftigung in der Uebernahme von Bergladung. In Hamburg ist der Bestand an verfügbarem Raum nur sehr gering, aber auch der Bedarf z. Zt. sehr schwach.

2. 4.—8. 4. 28: Die Verkehrslage hat sich gegen die Vorwoche nicht geändert. Lediglich die zu Tal in den verschiedenen oberen Häfen umgeschlagenen Mengen weisen mit Rücksicht auf die Feiertage einen Rückgang auf. Der Kahnraum in Hamburg ist durch stärkere Verladungen nach Berlin wieder äußerst gering. Die schwache Belebung im Berggeschäft ab Stettin hat auch in der letzten Woche angehalten.

9. 4.—15. 4. 28: Die Wasserführung der Oder war weiter durchaus günstig, sodaß sich der Verkehr ohne Schwierigkeiten und besondere Vorkommnisse glatt abwickeln konnte. Der Zuzug von Kahnraum nach der oberen Oder ist etwas schwächer geworden, es wurden in der Zeit vom 2.—15. 4. 28 333 Fahrzeuge (darunter 119 beladene) durch Ransern zu Berg geschleust; zu Tal fuhren in dem

gleichen Zeitabschnitt 448 beladene Kähne durch Ransern. Der Bestand an Fahrzeugen in Coselhafen ist von 223 am 1. 4. abends auf 305 am 15. abends heraufgegangen, bei einem Zugang von 452 und einem Abgang von 370 Kähnen. Stettin unverändert still. Die Verladungen von Kohlen von Hamburg nach Berlin sind weiter stark, sodaß Kahnraum in Hamburg nur schwer zu haben ist. 16. 4.— 22. 4. 28: Zu Anfang der Berichtswoche hatte die Oder eine Aufbesserung des Wasserstandes um rund ½ m und die Neiße sogar von 1½ m, sodaß die Fahrtiefe unterhalb Breslau weiter eine äußerst günstige ist. Der Betrieb vollzog sich daher reibungslos glatt und war recht umfangreich. Die Schleuse Ransern passierten zu Berg 212, darunter 19 beladene, und zu Tal 224 voll beladene Kähne. Auch der Umschlag in Coselhafen war sehr stark, 239 beladene Kähne schwammen ab, der Bestand an Fahrzeugen ist von 305 auf 302 am 22. 4. abends zurückgegangen. In Stettin wurden mal wieder 2 Seedampfer mit Phosphaten und Schwefelkiesen in die Binnenfahrzeuge umgeschlagen. Die Geschäftslage in Hamburg war etwas stiller, Kahnraum nach wie vor knapp.

Umschlagsverkehr zu Tal in Tonnen.

	26. 3.-1. 4. 28	2. 4.-15. 4. 28	16. 4.-22. 4. 28
Coselhafen . .	87 125,5	133 766,5	91 073
darunter Güter	4 463	3 683	1 590,5
Oppeln . . .	996	1 395	113
Breslau . . .	9 630	10 733	7 119
Maltsch . . .	13 956	23 068	12 552

Oderschiffsfrachten für ganze Kahnladungen Steinkohle

Vom Frachtenausschuß für die Oder festgesetzte Schiffsfrachten in R.-Mark je Tonne (exkl. aller Nebenkosten als Umschlag, Zollabfertigung, Assekuranz, Kippgebühr).

Vom 26. März bis 22. April 1928

von	Breslau		Oppeln		Cosel-Oderhafen	
nach	Berlin-Oberspree	Stettin	Berlin-Oberspree	Stettin	Berlin-Oberspree	Stettin
	4,00	3,35	5,70	5,05	6,30	5,65

Für andere Güter in ganzen Kahnladungen sowie für Teilmengen treten entsprechende Zuschläge ein.

Mitgeteilt vom Schiffahrtsverein zu Breslau e. V., Breslau.

Ostpreußische Binnenschiffahrt Als endgültiger Eröffnungs-Termin für die diesjährige ostpreußische Binnenschiffahrt ist der 5. April anzusehen. / Die Kleinschiffahrt setzte lebhaft ein, dagegen war der Verkehr auf den Tour-Dampferlinien wesentlich geringer als im April des vergangenen Jahres. Außer den üblichen Kohlen- und Schwefelkies-Transporten von Königsberg nach Tilsit—Ragnit und Zellulose-Transporten in umgekehrter Richtung, kamen nach Memel Erlenholz-Sendungen polnischer Provenienz zur Verschiffung. Ferner erfolgten, durch die Getreide-Knappheit in Polen veranlaßt, größere Kahnverschiffungen nach Danzig, Weichselstationen und nach Polen selbst. Das Holzgeschäft von den Memelstromablagen konnte wegen Hochwasser nicht einsetzen. Das Kahnraumangebot genügte; die Frachten sind im Vergleich zum Vorjahre zurückgegangen. Zu Beginn des Monats machte sich Kleinwasser bemerkbar. / Eine Besserung der allgemeinen Notlage in der ostpreußischen Kleinschiffahrt auf Grund der staatlichen Kredithilfe ist bisher so gut wie kaum in Erscheinung getreten. Die neugegründete Ostpreußische Binnenschiffahrts-Kredit-Genossenschaft konnte in beschränktem Umfange mit der Vergebung von Darlehen zum Aufbau der ostpreußischen Binnenschiffahrt beginnen.

Mitgeteilt von Robert Meyhoefer G. m. b. H., Königsberg/Pr.

Weichsel Der Verkehr des April zeigt eine bedeutende Belebung und war in beiden Richtungen stärker als im April des Vorjahres. Besonders spricht dabei der Umstand mit, daß wieder eine starke Getreideeinfuhr nach Polen eingesetzt hat. In Danzig sind alle Speicher mit Einfuhrgetreide belegt, täglich kommen neue Schiffe, sogar aus Amerika direkt ganze Dampferladungen, mit Getreide an, und ein erheblicher Teil hiervon geht auf dem Weichselweg weiter. Stromab gab es noch verhältnismäßig bedeutende Zuckertransporte. Ferner ist bemerkenswert der starke Binnenverkehr mit Ostpeußen. Dorthin gehen wieder wie im Vorjahr in größerem Umfang polnische Kohlen, und die zurückkehrenden Kähne können dafür statt der Leerfahrt sehr billige Frachtraten annehmen und haben große Transporte an Schwefelkiesabbränden erhalten. Gut ein Viertel der ganzen Gütermengen des April wurden zwischen Danzig und Ostpreußen befördert. / Stromab kamen im April durch die Einlager Schleuse nach Danzig 13 501 t Güter gegen 8199 t im März und nur 6911 t im April des Vorjahres. Die Zuckertransporte hatten im vorigen Jahre im April schon aufgehört. Diesmal kamen stromab 3136 t Zucker aus Kongreßpolen, 3293 t Kiesabbrände aus Tilsit und Königsberg, 1527 t Holz, 790 t Getreide, 457 t Melasse, 331 t Ziegelsteine, 300 t Soda, weiter Kleie, Kartoffelmehl, Maschinenteile usw. Durch die Schleuse kamen 70 Dampfer, darunter 48 Schlepper und 106 Kähne, von denen 50 ohne Ladung waren. Stromauf gingen 68 Dampfer und 116 Kähne, davon 29 ohne Ladung. Die stromauf beförderte Ladungsmenge betrug 19 703 t gegen 8447 im März und 19 326 t im April des Vorjahres. Es waren diesmal darunter 4 663 t Getreide, 4232 t Kohlen nach Ostpreußen und dem Memelgebiet, 1174 t Zement nach Kowno, 973 t Holz, 407 t Zucker nach Kowno, 306 t Fett, 250 t Reis usw., ferner 7295 t Stückgüter. Der Stückguttransport ist infolge der Eröffnung der zweiten Dampferlinie nach Warschau sehr lebhaft. Auch die regelmäßige Verbindung zwischen Danzig und Thorn zweimal wöchentlich ist wieder aufgenommen worden. Der Wasserstand war den ganzen Monat hindurch günstig. Das Hochwasser in der ersten Hälfte des Monats hielt sich in mäßigen Grenzen und hat die Schiffahrt nur wenig behindert. Zu Ende des Monats war das Wasser in Thorn noch reichlich einen Meter über Mittel, was den Transporten nach Warschau sehr zugute kam. / Der Verkehr in Dirschau wurde erst am 30. April aufgenommen, sodaß im ganzen April dort noch keine Kohlen umgeschlagen wurden. Der Grund liegt darin, daß die Hafenanlagen dort durch die Witterung erheblich gelitten hatten. Es waren Teile der Umschlaganlage unterspült worden, die Geleise mußten neu verlegt und die Verladebrücke instandgesetzt werden. Am 30. April begann die Beladung des ersten Kahnes. Die polnischen Seeleichter haben größtenteils den Winter hindurch stillgelegen. Aber obgleich hiernach wohl eine Winterruhe von ca. 4 Monaten für den Hafen erforderlich ist, will man nun noch eine Holzumschlaganlage dort bauen! Der Danziger Hafenausschuß hat im Mai auch schon wieder damit begonnen, durch einen dänischen Saugbagger das Fahrwasser der unteren Weichsel nach See zu vertiefen. / Die alte Danziger Speditionsfirma Wieler & Hardtmann A.-G., die früher in der Weichselschiffahrt eine große Rolle spielte, da die Zuckertransporte zum größten Teil zum Speicher dieser Firma gingen, ist in Konkurs geraten. Die seit 46 Jahren bestehende Firma war bereits seit drei Jahren in Schwierigkeiten, die hauptsächlich auf dem Rückgang der Zuckerlagerung beruhten. Die Zuckerzufuhr nach Danzig be-

trug in den letzten Jahren vor dem Kriege durchschnittlich rund 400 000 t, in den letzten Jahren nur etwa ein Drittel davon. Auf der Weichsel kamen 1913 157 000 t Zucker, 1927 aber, einem sehr günstigen Jahr, nur 50 700 t Zucker nach Danzig.

Dr. Steinert, Danzig-Langfuhr.

Die Wasserstandsverhältnisse der norddeutschen Stromgebiete im April 1928. (Nach den an die Landesanstalt für Gewässerkunde gelangenden amtlichen Nachrichten.) — Im Monat April fiel Niederschlag vorwiegend in den Tagen vom 1. bis zum 7. und vom 11. bis zum 23. Für die Wasserführung der Flüsse ist der letztere Zeitabschnitt am wichtigsten, da zu dieser Zeit die Niederschläge sehr ergiebig waren und teilweise als Schnee fielen, sodaß sich in den Tagen vom 14. bis zum 25. zeitweise selbst im Flachland eine geschlossene Schneedecke bilden konnte. Diese Verteilung des Niederschlags rief in den nordeutschen Stromgebieten fast überall zwei mäßige Anschwellungen hervor, von denen die letzte meist am größten war. Nur im Memel- und Pregelgebiet war die erstere am bedeutendsten; sie wurde durch Stopfungen beim Abgang des Eises hervorgerufen, wobei das Wasser bis etwa auf Jahresmittelhochwasser stieg. Bei der Weichsel und der Oder stand das Wasser meist etwas über dem Jahresmittelwasser ohne erheblicher zu schwanken. Nach einer leichteren Anschwellung zu Beginn des Monats stieg die Elbe im letzten Monatsdrittel kräftig und hatte Wasserstände, die nur wenig unter dem Jahresmittelhochwasser blieben. Der Scheitel der Welle erreichte die untere Elbe erst gegen Anfang Mai. Im Weser- und Emsgebiet, wo die Wasserstände zu Beginn des Aprils unter dem Mittelwasser lagen, waren die beiden Anschwellungen nur mäßig. Die höchsten Wasserstände erreichten bei weitem nicht das Mittelhochwasser. Die verhältnismäßig niedrigen Wasserstände des Rheins wurden durch die Anschwellungen nur wenig über das Jahresmittelwasser gehoben und lagen am Ende des Monats schon wieder unter diesem. / Der Beckeninhalt des Edersees stieg von 176 auf 202,6 Millionen Kubikmeter. Das diesmalige Monatmittel liegt bei der Memel, beim Pregel, bei der Weichsel, Netze, mittleren Elbe, bei der Saale, Weser und Aller, der Ems und dem Main über, in den übrigen in der Tabelle angeführten Flußstrecken unter dem langjährigen Durchschnitt für April.

Dr. W. Friedrich.

Wasserstände im März 1928

Gewässer	Pegelstelle	März 1928 NW	MW	HW	MW März 96/25*)	Jahresmittel 96/25*) MNW	MW	MHW
Memel	Tilsit	400	506	595	410	76	242	610
Pregel	Gr.Bubainen	204	319	398	283	68	194	448
Weichsel	Kurzebrack	202	330	381	305	25	181	526
Oder	Ratibor	144	208	301	230	80	178	601
„	Frankfurt	166	202	260	210	51	160	370
Warthe	Landsberg	112	134	150	140	—36	66	252
Netze	Vordamm	60	83	105	69	—45	28	140
Elbe	Barby	180	284	414	273	23	172	454
„	Wittenberge	203	287	391	290	43	187	441
Saale	Trotha U. P.	214	282	368	261	117	210	484
Havel	Spandau U. P.	82	95	112	107	22	74	143
Spree	Kersdorf U. P.	208	216	226	227	178	225	306
Weser	Minden	235	330	428	300	163	264	565
Aller	Westen	288	347	400	333	181	287	480
Ems	Greven	100	252	400	204	—10	168	567
Rhein	Maxau	377	408	432	441	290	429	661
„	Kaub	187	226	289	258	101	236	522
„	Köln	151	245	338	290	76	256	643
Main	Wertheim	163	210	292	190	83	158	422
Mosel	Trier	84	126	201	129	—5	101	476

Bei Kersdorf 1914/25

PERSÖNLICHES

Das Preußische Staatsministerium hat den Leiter der vor nunmehr 25 Jahren ins Leben gerufenen Versuchsanstalt für Wasserbau und Schiffbau zu Berlin, Herrn Oberregierungs- und Baurat Prof. Dr. Ing. Krey zum ordentlichen Mitglied der Akademie des Bauwesens ernannt.

*

Am 1. Mai 1928 vollendete Reichsbahndirektionspräsident Dr. jur. Stapff, Berlin, sein 60. Lebensjahr.

Dr. Stapff ist seit über 30 Jahren im Staats- bezw. Reichseisenbahndienst. Er begann ihn bei der Reichsbahndirektion Berlin, verwaltete sodann die Verkehrsinspektion Königsberg (Pr.) und war darauf als Mitglied der Eisenbahndirektionen Essen und Köln in den westlichen Gebieten des Reiches, vornehmlich in Verkehrs- und Tarifangelegenheiten, tätig. Anfang 1912 wurde er als Referent in die Eisenbahnabteilung des Preußischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten berufen und hier zum Geheimen Oberregierungsrat und Vortragenden Rat ernannt. Nachdem er von Ende 1918 bis Mitte 1919 als Delegierter bei der Interalliierten Feldeisenbahnkommission in Trier tätig war, wurde er am 1. August 1919 Präsident der Eisenbahndirektion Frankfurt (Main) und Ende Juli 1925 Präsident der Reichsbahndirektion Berlin.

*

Der Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt betrauert das Ableben seines langjährigen Mitgliedes, des Kommerzienrats und ehemaligen Präsidenten der Kottbuser Handelskammer Ephraim.

*

Am 22. April 1928 verschied der Chef der Oderstrombauverwaltung, Oberpräsident Zimmer in Breslau.

Der Verstorbene war einer der politischen Beamten, die bei der Umgestaltung der staatsrechtlichen Verhältnisse als Außenseiter in die Verwaltung kamen. Er hatte ursprünglich den Schneiderberuf erlernt, war später in einem Breslauer Warenhause beschäftigt und wurde am 1. Oktober 1899 Angestellter des Transportarbeiterverbandes (jetzt Verkehrsbund).

*

Im Alter von 52 Jahren verschied am 21. April 1928 in Bad Eilsen der Reichstagsabgeordnete Dr. jur. Alfred Gildemeister aus Bremen. Das frühe Hinscheiden dieses befähigten und allgemein beliebten Parlamentariers wird weit über die Grenzen der Deutschen Volkspartei hinaus tiefes Bedauern erwecken. Der deutschen Verkehrspolitik und den Verkehrsproblemen der Gegenwart stand Gildemeister als stellvertretender Vorsitzender des Verkehrsausschusses des Deutschen Reichstages besonders nahe. Der Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt, dem Dr. Gildemeister seit 1. Juli 1914 angehörte, verliert in dem Verstorbenen eines seiner bedeutendsten Mitglieder.

*

Der am 1. 12. 1908 in den Ruhestand getretene Ministerialdirektor der Eisenbahnabteilung des ehemaligen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, Wirklicher Geheimer Rat Exzellenz Dr. jur. h. c. Kirchhoff ist im 83. Lebensjahr zu Paderborn, seinem Wohnsitze, verstorben. Die Beisetzung hat in Paderborn stattgefunden. Exzellenz Dr. Kirchhoff hat an den großen preußischen Eisenbahnverstaatlichungen erfolgreich mitgearbeitet. Die Bildung einer deutschen Betriebsmittelgemeinschaft, die Gründung des deutschen Staatsbahnwagen-Verbandes, die Aufstellung der Finanzordnung der preußischen Staatseisenbahnverwaltung sind mit seinem Namen verbunden.

GESCHÄFTLICHE MITTEILUNGEN

Hamburger Verein für Flußschiffahrt e. V., Hamburg. Die diesjährige Jahres-Hauptversammlung fand unter dem Vorsitz des Herrn Direktor Cords, Hamburg, am 16. 4. 28 in der Börse zu Hamburg statt. Nach Genehmigung des Geschäftsberichts und der Jahresrechnung für 1927 wurde dem Vorstand und Verwaltungsrat Entlastung erteilt und die Verleihung von Ehrenzeugnissen an 12 Angestellte der Mitgliedsfirmen beschlossen. Herr Cords gedachte auch mit ehrenden Worten der 7 im Berichtsjahr verstorbenen Mitglieder des Vereins. Dann wurden verschiedene Verordnungen und neue Vorschriften bekanntgegeben. Nach einem Bericht des Herrn Tillich über eine Besprechung im Reichsverkehrsministerium betreffend die Festsetzung von Tauchtiefen wurde auf Antrag von Direktor Heesch folgende Entschließung angenommen:

„Die zur Hauptversammlung des Hamburger Vereins für Fluß-Schiffahrt erschienenen Mitglieder aus den Kreisen der Schiffahrt wie auch aus den am Verkehr beteiligten Erwerbskreisen erklären einmütig, daß die Tätigkeit der von der Handelskammer eingesetzten Tauchtiefenkommission sich in jeder Beziehung zum Segen von Handel und Verkehr bewährt hat und deshalb beibehalten werden muß".

In den Verwaltungsrat wurden die satzungsgemäß ausscheidenden Mitglieder Erich Irmer und Dr. Edm. Klée Gobert wiedergewählt. Der Mitgliedsbeitrag wurde in der bisherigen Höhe belassen. Schließlich wurden noch verschiedene Wünsche und Beschwerden vorgetragen. U. a. wurde darüber Klage geführt, daß die alten Brücken in Hammerbrook so niedrig sind, daß leere Kähne nicht hindurchfahren können und bis zum folgenden Sonntag, an dem das Wasser abgelassen wird, warten müssen. Es wurde angeregt, zweimal in der Woche den Wasserspiegel zu senken, wie es früher üblich war, und zwar in den Abendstunden, um eine Beeinträchtigung des Ladens und Löschens zu vermeiden.

*

Der „Jahresbericht des Hamburger Vereins für Flußschiffahrt e. V. zu Hamburg über das 39. Vereinsjahr 1927" enthält neben einem gedrängten Ueberblick über die Betriebs- und Verkehrsverhältnisse, die Höchst- und Niedrigwasserstände und die Wirtschaftsverhältnisse der Elbe, märkischen Wasserstraßen und der Oder einen Bericht über die Vereinstätigkeit sowie ein Verzeichnis der Wasserstände der Elbe (Magdeburger und Dresdener Pegel) und der Oder (Dyhernfurther Pegel).

Mitteldeutscher Kleinschifferverband e. V., Berlin. Der organisatorische Aufbau des Verbandes erfuhr, — wie wir dem Geschäftsbericht für das Jahr 1927/1928 entnehmen — zu Beginn des Geschäftsjahres eine wesentliche Aenderung durch Annahme einer neuen Satzung; gleichzeitig wurde, verschiedentlich geäußerten Bedenken Rechnung tragend, der Name des Verbandes geändert. Damit wurde zugleich das auch von anderen als erwünscht bezeichnete Ziel erreicht, daß nunmehr die gesamte deutsche Kleinschiffahrt in drei großen wirtschaftspolitischen Organisationen — eine für den Westen, eine für Mitteldeutschland, eine für den Osten — unter Vermeidung von Interessenüberschneidungen erfaßt ist, ein Umstand, dem die größte Bedeutung beizumessen ist. Ob darüber hinaus, wie manchmal angeregt wird, eine Dachorganisation für diese drei Organisationen als Vertretung der Gesamtinteressen der deutschen Kleinschiffahrt zu bilden zweckmäßig und erforderlich ist, wird die Zeit lehren. / Als bedauerlich muß freilich bezeichnet werden, daß noch immer nicht allgemein die Notwendigkeit einer wirtschaftspolitischen Vertretung anerkannt wird, ja, daß — aus unbekannten Gründen — ein Teil der Kleinschiffer des Elbegebietes sich von der nunmehr erreichten bezirklichen Organisation wieder abzuwenden zu sollen glaubt. / Die Mitgliederzahl belief sich im Geschäftsjahr 1927/1928 auf 3784.

Sächsischer Schiffahrtsverein, Dresden. Die zahlreich besuchte 83. Hauptversammlung des Vereins fand am 12. 4. 28 unter dem Vorsitz des Schiffahrtsdirektors Ernst Gleitz statt. Der Jahresbericht, der neben einem Ueberblick über die umfangreiche Vereinstätigkeit den Kassenabschluß, ein Mitgliederverzeichnis sowie eine interessante graphische Darstellung des Elbwasserzustandes zu Dresden 1927 enthält, wurde von der Versammlung genehmigt, dem Vorstand wurde Entlastung erteilt. Neuangemeldet wurden drei Mitglieder. Hierauf erfolgte die Ehrung von zwei dem Verein länger als 25 Jahre angehörenden Mitgliedern, und zwar von Rechtsanwalt und Notar Dr. jur. Oscar Gerlach und Bankier Julius Heller in Dresden, die in herkömmlicher Weise mit der Ehrennadel des Vereins ausgezeichnet wurden. Die turnusmäßig aus dem Vorstande ausscheidenden Mitglieder Büchlei (Dessau), Diecke (Mühlberg) und Gleitz (Dresden) wurden einstimmig wieder- und Schiffahrtsdirektor Franz Rek (Dresden) neu hinzugewählt. Als Rechnungsprüfer für 1928 nahm Versicherungsdirektor Robert Werner die Wiederwahl an. Nach Beschlußfassung über die beantragte Erteilung von Ehrenzeugnissen, die an länger als 25 Jahre bei der Sächsisch-Böhmischen Dampfschiffahrt und bei der Vereinigte Elbeschiffahrt-Gesellschaften Aktiengesellschaft in Diensten stehende Schiffsangestellte verliehen werden sollen, trat man in die Besprechung verschiedener Angelegenheiten ein. Hierbei wurden auch die mangelhaften, veralteten Umschlagseinrichtungen des Dresdner Alberthafens eingehend erörtert. Es gelangte die folgende Entschließung zur einstimmigen Annahme:

In der Hauptversammlung des Schiffahrts-Vereins in Dresden wurde die an das sächsische Finanzministerium, Abteilung Wasserbaudirektion, gerichtete Eingabe vom 23. Januar 1928 wegen Verbesserung der zum Teil veralteten Umschlagseinrichtungen des Dresdner Alberthafens besprochen und der einstimmige Beschluß gefaßt, das Finanzministerium sowie die Reichsbahn aufzufordern, mit größter Beschleunigung für Abstellung der vorhandenen Mängel zu sorgen. Die jetzigen Einrichtungen stehen hinter denen, die man unter Nutzbarmachung der auf diesem Gebiete gemachten technischen Fortschritte schaffen könnte und die an anderen Umschlagsplätzen schon seit langem eingeführt wurden, weit zurück. Sie verzögern die Be- und Entladung der Kähne zum Schaden der Wirtschaft und der Schiffahrt in ganz erheblicher Weise.

Den letzten Punkt der Tagesordnung bildete ein Vortrag des Direktors der Elbeberufsgenossenschaften Magdeburg, Hauptmann a. D. Winckler, über: „Betriebsunternehmer und Berufsgenossenschaft", der sehr beifällig aufgenommen wurde. Direktor Winckler kam in seinem eingehenden Referat zu dem Schluß, daß der berufsständige Gedanke des Zusammenhalts der Berufsgenossen in Notzeiten sich schärfer hervorheben muß, um die heute mehr als früher notwendige Geschlossenheit nach außen gegen etwaige Angriffe zu zeigen. Der Vortragende richtete die ernste Aufforderung an die gesamte Unternehmerschaft, mitzuarbeiten an den Aufgaben und Bestrebungen der Berufsgenossenschaften, die ohne sie Stückwerk bleiben müssen.

Südwest-Schweizerischer Binnenschiffahrtstag in Friedrichshafen. Vom 16.—18. Juni 1928 findet ein großer Binnenschiffahrtstag in Friedrichshafen statt, an welchem sich die folgenden Verbände offiziell beteiligen werden:
Nordostschweizerischer Verband für die Schiffahrt Rhein—Bodensee in St. Gallen,
Rheinschiffahrtsverband Konstanz,
Südwestdeutscher Kanalverein Stuttgart,
Verband Obere Donau, Günzburg a. d. Donau,
Verein für die Schiffahrt auf dem Oberrhein, Basel.
Außerdem wird bei der Tagung auch der schweizerische Rhein—Rhone-Schiffahrtsverband vertreten sein. Die Tagesordnung sieht u. a. einen Vortrag des Reichsverkehrsministers a. D. Dr. Ing. e. h. Dr. jur. Rudolf Krohne über das Thema: „Zusammenarbeit der Verkehrsmittel" vor.

Kanalverein Harburg—Wilhelmsburg. Am 29. März 1928 fand unter dem Vorsitz von Konsul H. Ritter, Harburg—Wilhelmsburg, in den Räumen der Industrie- und Handelskammer die diesjährige General-Versammlung des Kanal-Vereins Harburg—Wilhelmsburg statt. / Aus dem von dem Vorsitzenden erstatteten Geschäftsbericht ist folgendes hervorzuheben:

Der Verein hat sich auch im verflossenen Jahre nach besten Kräften für die Hansa-Kanal-Frage eingesetzt und für das Projekt der Erbauung dieses notwendigen Verkehrsweges fördernd gewirkt. Es fanden mehrere Vorstandssitzungen sowie Besprechungen mit Herren der Regierung aus Berlin und Lüneburg statt, welche allgemeine Fragen des Kanalprojektes sowie auch die Frage der Mündung des Kanals in die Elbe zum Gegenstand hatten. Ueber letzteren Punkt kam es auch am 14. März 1927 zu einer Aussprache mit Herren des Hamburger Hansa-Kanal-Vereins in Hamburg, bei welcher man sich dahin einigte, daß an der Mündung bei Moorburg festzuhalten sei und dort ein Vorhafen geschaffen werden solle. / Es wurde weiter berichtet, daß das regierungsseitig in Verden errichtete Vorarbeitenamt, welches die Bauwürdigkeit, die Zweckmäßigkeit der Linienführung und die Höhe der Kosten des Hansakanals feststellen soll, seine Arbeiten aufgenommen habe. Es stehe zu hoffen, daß der erste Bericht von dieser Stelle gegen Ende des Jahres erfolgen werde. / Die für das Berichtsjahr vorgesehene Tagung des Zentral-Ausschusses der Hansa-Kanal-Vereine fand unter lebhafter Beteiligung der Behörden und sämtlicher Vereine Ende August 1927 in Harburg statt. Der Verlauf dieser Tagung kann als ein durchaus befriedigender und die Hansakanalbestrebungen fördernder bezeichnet werden. / Leider hätten die Kanalwünsche im allgemeinen, zumal auch diejenigen für den Hansa-Kanal, in dem verflossenen Jahre viele Gegner gefunden. Die Reichseisenbahn sei in Broschüren gegen den Hansa-Kanal aufgetreten. Sie habe auch Frachtermäßigungen beschlossen, die allerdings, da die erforderlichen Mindestmengen wahrscheinlich nicht erreicht werden würden, die Einfuhr englischer Kohle im Küstengebiet nicht unterbinden könnten. Sie habe auch auf die Verwendung von Großgüterwaggons (60 t) in Pendelzügen hingewiesen. Auch von Seiten der Wirtschaft der Stadt Emden hätte sich Widerspruch bemerkbar gemacht. Es wäre die Forderung erhoben worden, den Dortmund—Ems-Kanal derartig auszubauen, daß die für den Hansa-Kanal in Aussicht genommenen Kohlentransporte nach Emden befördert werden könnten, um von hier in Seeschiffen den Nord- und Ostseehäfen zugeführt zu werden. Für den Eingeweihten sei wohl klar, daß dieser Weg niemals den Erfolg zeitigen könne, der dem mit dem Bau des Hansakanals erstrebten Ziele entspräche. Die Zentralstelle der Hansa-Kanal-Vereine habe als Gegenmaßnahme ebenfalls Schriften ausgearbeitet und mit Erfolg die in den gegnerischen Broschüren aufgestellten Behauptungen bekämpft.

In der allgemeinen Aussprache kam zum Ausdruck, daß die Verkehrsprobleme in Zukunft mehr der wechselnden Meinung des Tages und der Tagespolitik entzogen und von höherer Warte aus auf Grund genauer Prüfung behandelt werden möchten. Von der Zentralstelle der Hansa-Kanal-Vereine sei stets der Standpunkt vertreten worden, daß nur solche Wasserstraßenpläne Berücksichtigung verdienten, deren wirtschaftliche Berechtigung und Notwendigkeit bei ganz gründlicher und unvoreingenommener Prüfung nachgewiesen worden sei. Der Hansakanal brauche eine solche Prüfung nicht zu scheuen. / Von dem Schatzmeister wurde ein Bericht über die Kassenverhältnisse gegeben und ihm Entlastung erteilt. / Der Vorstand wurde einstimmig wiedergewählt und zwar als Vorsitzender Konsul H. Ritter, Harburg-Wilhelmsburg, als stellv. Vorsitzender Oberbürgermeister Dr. Dudeck, Harburg-Wilhelmsburg, als Schatzmeister Fabrikant Arnold Mergell jr., Harburg-Wilhelmsburg, als Beisitzer B. Kalischer, Harburg-Wilhelmsburg, R. Christiansen, Harburg-Wilhelmsburg, Ad. Brinckmann, Harburg-Wilhelmsburg, Dr. Dopfer, Harburg-Wilhelmsburg, Dr. Reichel, Harburg-Wilhelmsburg. / Für das verstorbene Vorstandsmitglied Dr. Kuhlemann wurde Dipl. Ing. Teischinger, Harburg-Wilhelmsburg, gewählt. / Anstelle des bisher als Mitglied des Zentralausschusses der Hansa-Kanal-Vereine tätigen Syndikus Dr. Henkel bestellte die Versammlung Syndikus Dr. Rühle.

Unterwerra-Ausschuß, Mühlhausen i. Th. In der vor kurzem in Eisenach stattgefundenen Mitgliederversammlung des Unterwerra-Ausschusses berichtete der Geschäftsführer Syndikus Dr. Röhlecke über den Stand des Weser—Werra—Main-Kanalprojektes. Leider seien die Mittel für die Kanalisierung der Weser von Bremen bis Minden im Haushalt gestrichen worden. Es seien aber wenigstens Mittel für die Ausführung von Vorarbeiten für das Kanalstück Eschwege—Heeringen bewilligt worden. Da Preußen aller Voraussicht nach darauf bestehen würde, daß die Harztalsperre nicht zur Speisung des Mittellandkanals Verwendung finde, müsse die Kanalisierung der Weser zwischen Bremen und Minden erfolgen. / Staatsrat Dr. Quarck-Berlin glaubt, daß ein Ausgleich zwischen Reich und Preußen zugunsten der Weserkanalisierung in kurzer Zeit zu erwarten sei. Von großer Bedeutung für die weitere Behandlung des Werra-Kanalprojekts sei die Mischdüngerfrage. Je mehr die Kaliwerke im Werragebiet zur Herstellung von Mischdünger übergingen, um so näher rücke auch die Möglichkeit, bei der Mischdüngerfabrikation auch Rückfrachten zu haben.

Gesellschaft der Freunde und Förderer der Hamburgischen Schiffbau-Versuchsanstalt e. V., Hamburg. Die diesjährige Hauptversammlung findet am 10., 11. und 12. September in Köln und Düsseldorf statt, und zwar am 10. September in Köln mit 2 Vorträgen in der Universität, am 11. September in Düsseldorf mit 2 Vorträgen im Rheingoldsaal des Rheinterrassen-Etablissements, am 12. September in Köln bei der Motorenfabrik Köln-Deutz und im Betriebe der Köln-Düsseldorfer Rheindampfschiffahrt. / Die Teilnehmer werden von den Stadtverwaltungen Kölns und Düsseldorfs zu je einer besonderen Veranstaltung direkt geladen. Die Vorträge werden sich auf Folgendes erstrecken:

1. Die wirtschaftliche und Verkehrs-Bedeutung neuerer Fortschritte in der Maschinen- und Propeller-Technik der See-, Binnen- und Luftfahrzeuge.

2. Neue Wege im Dieselmaschinenbau.
3. Der Einfluß der Hinterschiffsform auf Strömung und Antrieb.
4. Die technische Entwicklung der Personen-Dampfschiffahrt auf dem Rhein.

Die Organisation der Tagung erfolgt durch die Hamburger Geschäftsstelle (Alsterdamm 25, Hamburg) in Verbindung mit der Geschäftsstelle Düsseldorf, (Elberfelder Straße 4). Vom 12 .August bis 12. September wird auch im Hause der Rhein- und Seeschiffahrtsgesellschaft, Köln, Agrippinawerft, ein Büro bestehen. Zu allen Auskünften bezw. auch zur Veranlassung von Einladungen und Einführungen sind alle Ortsgruppen bezw. Geschäftsstellen der Gesellschaft bereit, deren Anschriften hier folgen:

Berlin, Gitschiner Straße 13 (Vizeadmiral a. D. M. Rogge);
Bremen, Contrescarpe 56 (Richard Bresina);
Danzig, Hansaplatz 1 (Zivil-Ing. C. Schleißing);
Düsseldorf, Elberfelder Str. 4 (Generaldirektor Dr. Kauermann);
Duisburg, Sternbuschweg 30 (C. Wünnenberg)
Hamburg, Alsterdamm 25 (im Hause der Hamburg—Amerika-Linie (Dr. Ing. E. Foerster);
Mannheim, Mannheim-Feudenheim, Schützenstr. 24/26 (Oberingenieur W. von Dorsten);
Regensburg, Straubinger Str. 2 (im Hause des Bayerischen Lloyd) (Dip.-Ing. K. Beschoren);
Stettin, Bollwerk 8 (im Hause der Baltischen Schiffahrts- und Handelsgesellschaft m. b. H.) (Direktor Dipl.-Ing. H. Lurieé).

Deutsche Gesellschaft für Bauingenieurwesen, Berlin. Die ordentliche Mitgliederversammlung der Gesellschaft findet — gleichzeitig mit der Hauptversammlung des Vereins Deutscher Ingenieure — vom 9.—12. 6. 1928 in Essen (Börsengebäude) statt. Am 9. 6. 1928 ist u. a. ein Vortrag von Oberregierungs- und Baurat H. Bock, Essen, über: „Die Wasserwirtschaft im rheinisch-westfälischen Industriegebiet“ vorgesehen. Am 10., 11. und 12. 6. 28 finden Besichtigungen statt.

Reichsverband der Binnenschiffermission Deutschlands. Der Evangelische Verband der Binnenschiffermission Deutschlands ist am 17. Mai 1922 in Berlin gegründet worden. In ihm haben sich alle Vereine und Körperschaften in Deutschland zusammengeschlossen, die an den verschiedenen deutschen Wasserstraßen für die Schifferfamilien tätig sind und Seelsorge, Schularbeit und Wohlfahrtsarbeit unter ihnen treiben in Schifferheimen, Schifferkinderheimen, Schifferkinderschulen, Schifferberufsschulen und durch Besuche auf den Kähnen, die Vereine der Flußschifferfürsorge oder Flußschiffermission. Auf der in Coselhafen am 27. 6. 27 stattgefundenen Tagung hat sich dieser Verband eine feste Form gegeben durch die Annahme neuer Satzungen und durch die Wahl eines Vorstandes; er nennt sich seither Evangelischer Reichsverband der Binnenschiffermission Deutschlands. Der Vorstand dieses Verbandes ist in Berlin am 17. April d. J. zum erstenmal zusammengetreten. Zum ersten Vorsitzenden des Verbandes wurde Herr Reichsverkehrsminister a. D. Dr. Ing. e. h. Dr. jur. Ruseldorf, (Elberfelder Straße 4). Vom 12. August men hat.

Ausschuß für wirtschaftliche Fertigung beim Reichskuratorium für Wirtschaftlichkeit. Berlin. Der Ausschuß „Verpackungswesen“ beim AWF (Ausschuß für wirtschaftliche Fertigung, Berlin) hielt (am 26. April) im Langenbeck-Virchow-Haus eine Hauptversammlung ab unter reger Beteiligung aus den Kreisen der Industrie, der Behörden, Handels- und Versicherungsunternehmungen, Schiffahrtsgesellschaften, Exporteure, Spediteure, sowie der Wirtschafts-, Verkehrs- und Fachverbände.

In den einleitenden Worten wurde darauf hingewiesen, daß sich die Notwendigkeit einer größeren gemeinsamen Aussprache ergeben hätte, nachdem rund 1½ Jahre seit planmäßiger Inangriffnahme der Verpackungsfragen durch einen besonderen Arbeitsausschuß verflossen und die bisher in Angriff genommenen Arbeiten zu einem gewissen Abschluß gekommen sind. Es ist dem AWF zu danken, daß ganz allgemein das Interesse und die Aufmerksamkeit auf das früher sehr vernachlässigte Gebiet des Verpackungswesens gelenkt wurde. Einmal wurde dadurch die Industrie dazu angeregt, den Fragen wirtschaftlichen Verpackens näher zu treten und diese von sich aus fortschrittlich weiter zu entwickeln und zum andern wurden durch die im AWF betriebene Gemeinschaftsarbeit manche wichtigen Verpackungsaufgaben einer wirtschaftlichen Lösung näher gebracht. Daß es für den AWF nicht ganz leicht war, die verschiedenen Wirtschaftskreise mit ihren zum Teil ganz gegensätzlichen Einstellungen in einer großen Arbeitsgemeinschaft zu erfolgreichem Wirken zusammenzubringen, soll nicht unerwähnt bleiben. Jedenfalls war aus den Einführungsworten, in denen die bisherige Tätigkeit und Arbeitsergebnisse erläutert wurden, ersichtlich, daß in der kurzen Zeit des Bestehens des Ausschusses für Verpackungswesen Arbeit für die Praxis geleistet worden ist, um unserer Wirtschaft auch auf diesem Gebiete voran zu helfen. Das enge Zusammenarbeiten mit der Praxis wurde weiterhin betont durch die darauf folgenden Referate von Herrn Dr. Dronke, Bremen über „Die Wirtschaftlichkeit in Verkehr, Güterumschlag und Verpackung“, von Herrn Dr. Stoecker, Kolin über „Erfahrungen mit Stahlbandumreifung“, von Herrn Direktor Regen, Berlin über „Verpackungssicherungen“ und von Herrn Prof. Dr. Ing. Sachsenberg, Dresden über „Untersuchung und Prüfung von Verpackungen“.

Für den Spätsommer 1928 ist eine größere Tagung des Ausschusses „Verpackungswesen“ in Bremen geplant, wobei u. a. eine Vorführung von Verschlüssen und Sicherungen für Verpackungszwecke mit nachfolgenden praktischen Versuchen bezüglich ihrer Beanspruchungsmöglichkeit im Umschlagverkehr stattfinden soll.

Deutscher Binnenschiffahrtstag 1928
Königsberg i. Pr.

31. August bis 2. September 1928

59. Hauptversammlung des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V.

RECHTSFRAGEN DER BINNENSCHIFFAHRT

Exkulpation bei Zusammenstoß von Fahrzeugen auf einem Kanal. Der Kahn des klagenden Schiffseigners Hermann Maesse, Parey/Elbe, derzeit im Tau eines Schleppdampfers, ist auf dem Elbe—Trave-Kanal von dem Motorschiff „Marianne" des beklagten Schiffseigners Heinrich Wegener, Buxtehude, dadurch angerannt und beschädigt worden, daß „Marianne" beim Passieren plötzlich nach Backbord ausgeschoren ist. Die Schadensersatzklage des Kahneigners ist mit Urteil des Hanseatischen Oberlandesgerichtes Hamburg (Bf. I, 276/27) vom 14. 11. 27 abgewiesen worden. Den Urteilsgründen entnimmt die Hanseatische Rechts- und Gerichtszeitschrift: Daß der Zusammenstoß sich an der dem Schleppzuge, nicht der „Marianne" zustehenden Seite in der Gegend der Fahrwassermitte ereignet hat, ist nach dem beiderseitigen Vortrage unstreitig. Ebenso stimmen beide Parteien darüber überein, daß „Marianne" durch ein plötzlich in Höhe des Schleppzuges eingetretenes Ausscheren der „Marianne" an die falsche Fahrwasserseite geraten ist. Daß ein Versteuern der „Marianne" vorgelegen hätte, wird von dem Kläger nicht behauptet. Daß bei dem Unfalle die verhältnismäßige Enge des Kanals und die durch das Passieren der Fahrzeuge in entgegengesetzten Richtungen verursachte Wasserbewegung eine Rolle gespielt haben, ist nach praktischen Erfahrungen und dem Gutachten Murken anzunehmen. Soweit man hiernach gegen „Marianne" wegen Aus-dem-Ruder-Laufens und Hineingeratens in die falsche Fahrwasserseite ein primafacie-Verschulden annimmt, genügt zur Exkulpation des Beklagten die ihm obliegende Klarstellung, daß Maschine und Ruder ordnungsmäßig funktioniert haben und daß Beklagter alsbald bei dem Ausscheren unverzüglich die der Sachlage entsprechenden Manöver gemacht hat. Restlose Aufklärung der Gründe des Ausscherens liegt dem Beklagten nicht ob. Schaps, Seerecht, 1921, zu § 735 HGB. Anm. 78, 80, 64 f., 68, 104 ff. / Insoweit hat Beklagter die ihm obliegende Exkulpation erbracht. Wenn „Marianne" infolge verhältnismäßig kurzer und breiter Bauart nach dem Gutachten Murken leichter aus dem Steuer läuft, so steht dem nach diesem Gutachten eine bessere Manövrierfähigkeit ausgleichend gegenüber. Ein Verschulden oder eine die Haftung für den Unfall begründende Mangelhaftigkeit des Schiffes ist nicht behauptet und nicht ersichtlich. Daß Maschine und Ruder der „Marianne" im allgemeinen ordnungsmäßig funktioniert haben und entsprechend bedient sind, daß auch bei dem Ausscheren alsbald rückwärts gearbeitet worden ist, muß nach der Verklarung „Marianne" sowie mangels Gegenvorbringens des Klägers als festgestellt zugrunde gelegt werden. / Demnach hat sich Beklagter, soweit nach primafacie-Schuldgrundsätzen etwa nötig und möglich, hinreichend exkulpiert. Material für eine positive Schuld der „Marianne" — zu hohe Fahrt; unrichtiges Manövrieren — ist nicht beigebracht.

Tödlicher Unfall auf dem Rhein beim Transport angeblicher Bootsdiebe. Im Mai 1926 stellte der Schiffer M. fest, daß ein dem Kölner Klub für Wassersport gehöriges Fliegerboot abhanden gekommen war. In der Annahme, daß ein Diebstahl vorliege, nahm er mit einem Motorrennboot Nachforschungen vor. In der Nähe der Kölner Schiffsbrücke bemerkte er vier junge Leute in dem vermißten Boote. Er fuhr von rechts an, nahm das Fliegerboot mit den Insassen ins Schlepptau und zwar so, daß der Abstand nur 3 m betrug und wollte die vermeintlichen Diebe der Polizei zuführen. Während M. im Motorraum beschäftigt war, beauftragte er den Matrosen Jahn zu beobachten, daß die Fahrt ordnungsmäßig vor sich ging. Mit einer Geschwindigkeit von 8 km ging die Fahrt zu Berg. Durch die Kürze des Seiles hob sich der Vorderteil des Fliegers, sodaß in den hinteren Teil Wasser einschlug. Obwohl die dort untergebrachten vier Leute mehrfach riefen: „Fahrt langsam, wir müssen sonst ertrinken!", maß J. dem keine Bedeutung bei. Selbst auf Warnungsrufe von einem Beamten der Schiffsbrücke tat er nichts, um die Leute aus ihrer gefährlichen Lage zu befreien, sondern antwortete: „Laßt sie ruhig versaufen!" Als in einer Kurve noch mehr Wasser in das Fliegerboot strömte, wurden die Insassen herausgespült. Während sich drei retten konnten, ertrank der vierte. M. wurde deshalb wegen fahrlässiger Tötung vom Landgericht Köln verurteilt, J. dagegen freigesprochen. Auf die Revision der Staatsanwaltschaft hob das Reichsgericht den Freispruch auf und verwies die Sache an die Vorinstanz zurück mit folgender Begründung: Die Strafkammer stellt zunächst fest, daß Diebstahl nicht in Frage käme. Weiter geht sie davon aus, daß der Angeklagte berechtigt gewesen sei, den Hilferufen lediglich die Aeußerung eines überängstlichen Gemütes beizumessen. Die Worte „Laßt sie ruhig versaufen" seien auch nicht ernst zu nehmen, da derartige Kraftausdrücke in Schifferkreisen nicht tragisch genommen würden. Außerdem habe er infolge des starken Hebens des Vorderteils in den hinteren Teil nicht hineinsehen können. Allein der Angeklagte hatte den bestimmten Auftrag, dafür zu sorgen, daß die Fahrt einwandfrei verlief. Unter diesen Umständen durfte er die Zurufe nicht einfach mit einer Handbewegung beschwichtigen wollen, sondern war verpflichtet, alles zu tun, um ein Unglück zu verhüten. Zwecks Prüfung der Schuldfrage mußte daher das Urteil aufgehoben werden. (1 D. 380/28. — 11. 5. 1928.)

Dieser Nummer unserer Zeitschrift liegt ein Prospekt der Junkers Motorenbau G. m. b. H., Dessau, über Schiffs-Dieselmotoren in Doppelkolbenbauart bei. Wir empfehlen diese Beilage allen Interessenten zu besonderer Beachtung.

Die

59. Hauptversammlung

des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt findet vom 31. August bis 2. September in Königsberg statt.

1928 Nr. 11 1. Juniheft

Zeitschrift für Binnenschiffahrt

Herausgeber: Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt e. V. Berlin NW 40 Herwarthstr. 3a
Fernsprech-Anschluss: Amt Hansa Nr. 2744, Nr. 2745 und Nr. 2755 • Telegramm-Adresse: Binnenfahrt, Berlin
Vorstand: Generaldirektor Dr. h. c. Ott, Köln / Geh. Baurat Prof. Dr. ing. h. c. de Thierry, Berlin
Hauptgeschäftsführer: Syndikus E. Schreiber, Berlin NW 40, Herwarthstr. 3a

60. JAHRGANG DER MITTEILUNGEN DES ZENTRALVEREINS

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" erscheint zweimal monatl. u. ist Organ nachstehender Vereinigungen

Brandenburgischer Oder-Verein, Frankfurt a. O. / Bremer Kanal-Verein, Bremen / Deutsch-Oesterreich-Ungarisch-Schweizerischer Verband für Binnenschiffahrt / Elbe-Ostsee-Kanal A.-G. Wismar Hamburger Verein für Flußschiffahrt / Hansa-Kanal-Verein, Bremen / Intern. Vereinigung z. Förderung des Rheines bis zum Bodensee / Kanalverein Berlin-Leipzig / Küstenkanal-Verein Oldenburg Nordschweiz. Verband f. Schiffahrt Rhein-Bodensee / Pommerscher Binnenschiffahrtsverein / Schlesischer Oderverein / Südostpreuß Kanalverein e. V. / Südwestdeutscher Kanalverein f. Rhein-Donau Neckar / Verband für Kanalisierung der Mosel u. Saar / Verband zur Wahrung der märk. Schiffahrtsinteressen e. V. / Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr e. V. / Werra-Kanalverein zur Verbindung der Weser mit Main und Donau / Weser-Bund e. V.

Schriftleitung:
Berlin NW 40, Herwarthstraße Nr. 3a
Fernruf Hansa Nr. 2744-45-55, Tel.-Adr.: Binnenfahrt



Die in der Z. f. B. zur Veröffentlichung gelangenden Aufsätze gehen in das Eigentum des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V. über. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Herausgeber keine Verantwortung. Beantwortung von Anfragen und Rücksendung von Manuskripten erfolgt nur, wenn Rückporto beigefügt ist. Nachdruck einzelner Artikel ist nur mit Erlaubnis der Schriftleitung und unter Quellenangabe gestattet. **Bezugspreis** monatlich 2 Mark, nach dem Ausland monatlich 3 Mark. Einzelhefte kosten 1,25 M. **Anzeigen.** Die 4 gespalt. Millimeterzeile 20 Pfg. Bei Wiederholungen Rabatt laut Tarif. Etwaiger Erscheinungsausfall infolge höherer Gewalt oder Streiks berechtigt nicht zur Rückforderung des Bezugsgelder

Verlag:
Mammut-Verlag G. m. b. H.
Berlin S 14, Wallstr. 56, Fernruf F 7 Jannowitz Nr. 4570

Geschichte und Ziele des Seedienstes nach Ostpreußen und Danzig

Von Oberregierungsrat Dr. Ebhardt, Berlin.

Durch den Zwang zur Schaffung der schönen Motorschnellschiffe „Preußen" und „Hansestadt Danzig" des Ostpreußendienstes hat sich auf einem Einzelgebiet der Versailler Vertrag als ein Teil jener Kraft erwiesen, die stets das Böse will und zuweilen doch das Gute schaffen muß. Die Verbindung Swinemünde—Danzig—Pillau—Memel wird den Leserkreis der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" umsomehr interessieren, als sie der einzige Fall ist, wo in gewissem Sinne von einer Art deutscher Staatsschiffahrt gesprochen werden kann. Die Initiative zur Einführung des Seedienstes Ostpreußen geht allerdings auf Privatpersönlichkeiten zurück, und zwar auf Konsul Haslinger in der Königsberger Firma Meyhöfer, der die Hamburg-Amerika Linie als ihr Vertreter für die Verbindung schon 1919 interessiert hat. Die Reichs- und Staatsbehörden brachten der Sache sofort lebhaftes politisches Interesse entgegen. Sehr bald meldete sich auch die Firma Bräunlich, die von der ganzen deutschen Küste die für diesen Dienst besten Schiffe zur Verfügung stellen konnte. Als Ausgangspunkt für die Verbindung mußte Swinemünde gewählt werden, da für größere Schiffe weiter östlich an der pommerschen Küste kein brauchbarer Hafen vorhanden ist.

Fast gleichzeitig regte sich auch zugunsten Danzigs die Privatinitiative. Hier war es der Norddeutsche Lloyd, dessen rührige Danziger Vertretung das politische und Verkehrsbedürfnis frühzeitig erkannte. Am 10. Januar 1920 trat der Vertrag von Versailles in Kraft, am 29. Januar 1920 wurde der „Seedienst Ostpreußen" eröffnet; zunächst mit vier Fahrten wöchentlich, die sehr bald zu einem täglichen Dienst ausgebaut wurden. Der Fahrplan sah zunächst die Seefahrt in den Tagesstunden vor, wobei die Eisenbahnanschlüsse von und nach Berlin in die Nachtstunden entfielen. Das stellte bei der Kürze dieser Strecke sich schnell als sehr unbequem heraus. Man ging bald dazu über, für die Nachtfahrt die Seestrecke vorzusehen in der richtigen Erwägung, daß der Mangel der damaligen Schiffe an Kabinen kein Grund dagegen sei. Fährt doch auf der Eisenbahn nur der kleinere Teil der Reisenden im Schlafwagen.

Bald danach wurde die Verbindung des Norddeutschen Lloyd Swinemünde-Zoppot-Danzig ein- bezw. zweimal wöchentlich aufgenommen, wobei interessanterweise auch Stolpmünde durch Anbooten an den Dampfer „Grüßgott" mitgenommen wurde.

Für den Seedienst Ostpreußen wirkte es sich von vornherein nachteilig aus, daß die besten Schiffe „Hertha" und „Odin" der Reederei Bräunlich in der Hauptverkehrszeit für den Rügendienst vorbehalten blieben, der die Lebensbasis jener Reederei darstellt. So mußte sich der Seedienst gerade in der Hauptverkehrszeit mit „Bubendey", „Helgoland", „Hörnum" und „Freia" behelfen. Alle diese Schiffe waren für ganz andere Zwecke gebaut, teilweise als Tender auf den Strommündungen der Nordsee, teilweise für kurze Tagesfahrten. Es bleibt nautisch und technisch ein Ruhmesblatt deutscher Schiffsführung und deutscher Schiffbaukunst, daß die zahlreichen Fahrten unter oft schwierigen



Motorschiff „Preußen"

Verhältnissen und bei jedem Wetter, Sommer und Winter ohne einen einzigen Unfall erledigt worden sind.

Zu erwähnen ist noch eine vom Norddeutschen Lloyd mit der Hamburg-Amerika Linie gemeinsam unterhaltene Anschlußverbindung Danzig-Pillau-Memel-Libau, die mit den umgebauten Minensuchbooten „Grille" und „Nymphe" ohne Staatsbeteiligung betrieben wurde. Die wirtschaftliche Möglichkeit dieser Verbindung beruhte darauf, daß jene Zeit den Höhepunkt der Paß- und Zollnöte darstellte, welche die unnatürlichen Grenzen von Versailles für den Osten mitgebracht haben.

Ungewöhnliche Anforderungen stellte der Verkehr zur ost- und westpreußischen Abstimmung an den Seedienst. Der Deutsche Schutzbund hat damals alle erreichbaren Schiffe von der ganzen deutschen Küste herangezogen. Die deutsche Reederei kann sich zur Ehre anrechnen, daß sie Ostpreußen in jenen Tagen höchster vaterländischer Not nicht im Stich gelassen hat. Aus dieser Tatsache möge der deutsche Osten die beruhigende Gewißheit gewinnen, daß in Zeiten großer Not auch in Zukunft die deutsche Schiffahrt ihre Ehrenpflicht kennen wird. Die organisatorische Leistung des Schutzbundes im Verein mit der Eisenbahnverwaltung war eine außerordentliche und verdient wohl eine gelegentliche Sonderdarstellung. Es wurden in beiden Richtungen in nicht ganz drei Wochen 157 000 Menschen befördert, wobei es gelang, an einzelnen Tagen aus Swinemünde je bis zu 10 000 Menschen und aus Stolpmünde mit den kleineren Schiffen bis zu 2500 Menschen abzubefördern. Die Leistungsfähigkeit des Seeweges nach Ostpreußen kann nicht besser illustriert werden.

Von vornherein war es klar, daß die Ostpreußenverbindung um so weniger rentabel sein konnte, je mehr sie ihren Zweck erfüllte, d. h. je mehr sie Polen zur Freigabe und zur besseren Ausgestaltung des Landweges zwang. Die Verträge, in denen sich Bräunlich und die Hamburg-Amerika Linie zur Durchführung des Dienstes verpflichteten, enthielten daher eine Garantie für Mindesteinnahmen aus dem Personenverkehr, später wurde eine feste Pauschale neben Erstattung der Aufwendung für Kohlen gewährt und den Inflationsverhältnissen entsprechend mit einem Index versehen. Das aus dieser Geschäftsform erkennbare geringe Interesse der Reedereien an den Einnahmen, die restlos den Regierungen des Reiches und Preußen zugute kamen, läßt erkennen, daß an dieser Verbindung nie viel verdient werden konnte. Es ist bekanntlich noch heute ein Zuschußbetrieb, aus dessen Wesen es sich ergibt, daß auch die darin beschäftigten Privatunternehmer keine Gewinne erwarten dürfen. Schon 1921 besserten sich, abgesehen von einer vorübergehenden Verkehrssperre durch den polnischen Eisenbahnerstreik, die Verhältnisse auf dem Landweg erheblich und bei der nicht ausreichenden Schiffsqualität erwies sich die Linie durch täglichen Dienst bald als „overdone". Dennoch wurde sie zunächst unvermindert weiterbetrieben, da die Ratifikation des Korridorabkommens von Polen verzögert wurde und auch die oberschlesischen Zustände es nicht gestatteten, den Sicherheitsweg über See einzuschränken. So ging seit September 1921 die Benutzung der Schiffe allmählich unter 100 Reisende für jede Fahrt zurück und erreichte im Winter Zahlen unter 50, hier und da sogar einstellige Zahlen. Angesichts der Erfahrungen des Winters 1920-21 wurde schließlich im Dezember 1921 der Verkehr auf ein Schiff, also auf zwei Doppelfahrten in der Woche, beschränkt, bis der harte Winter Anfang 1922 zur völligen Einstellung nötigte. Gleichzeitig liefen Verhandlungen über die weitere Gestaltung des Verkehrs, in deren Verfolg die Hamburg-Amerika Linie ausschied. Am 3. Fe-

bruar 1922 mußte auch der Norddeutsche Lloyd seine Danziger Verbindung einstellen. Ihm war eine Ausfallgarantie von 2 Millionen Mark zugestanden, die längst erschöpft war und deren Erneuerung angesichts der steigenden Inflationszahlen nicht zustande kam. So führte die Reederei Bräunlich den Verkehr zunächst allein weiter und es gelang zum Herbst des Jahres 1922, auch Danzig in den Seedienst Ostpreußen einzuziehen. Es wurde Zoppot, bei schlechtem Wetter Neufahrwasser, angelaufen.

Der Konkurrenzkampf im Rügenverkehr zwang Bräunlich, diesem immer mehr Aufmerksamkeit zuzuwenden. Hieraus entstanden Verhandlungen über ein neues Vertragsverhältnis mit einem vom Reich und Preußen zu beschaffenden oder zu finanzierenden, für den Seedienst Ostpreußen geeigneten schnellen Spezialschiff. Diese Verhandlungen wurden schwierig durch die Notwendigkeit, sich für den Fall des Ausfalles dieses Schiffes ein Reserveschiff von den Reedereien mit Bestimmtheit zu sichern. Von einer Danziger Seite wurde dabei stark auf Heranziehung des Norddeutschen Lloyd gedrängt, der sich auch, abgesehen von der Fahrt Swinemünde-Danzig, um die Verbesserung der Danziger Personenverkehrsverhältnisse bedeutende Verdienste erworben hatte. Die mühselige Arbeit dieser Vertragsverhandlungen, die sich drei Jahre hinzogen, im einzelnen zu schildern, würde hier zu weit führen. Schließlich stellte sich als die einzige Lösung heraus, daß das Reich und Preußen zwei Schiffe zur Verfügung stellten, von denen je eins Bräunlich und dem Norddeutschen Lloyd zum Betrieb zu übergeben war. Diese Schiffe mußten in erster Linie geeignet sein, im Falle einer Sperrung des Korridorverkehrs, die schließlich auch gegen den Willen einer polnischen Regierung eintreten könnte, den ostpreußischen Personenverkehr restlos zu bewältigen. Hierzu gehörte bei zwei Schiffen, um einen täglichen Dienst zu erreichen, eine sehr hohe Fahrgeschwindigkeit mit den erforderlichen Verspätungsreserven. Es wurde deshalb von den Schiffen die hohe Leistung von 20 Seemeilen in der Stunde verlangt, im normalen Betrieb sollten sie 15½ Meilen laufen. Dabei sollten 1000 Personen an Bord untergebracht werden können, wovon 120 in Zweimannkabinen erstklassiger Qualität Unterkunft finden sollten. Es galt, da die Hafenverhältnisse die Größe der Schiffe beschränkten, kleine Wunderwerke zu schaffen und es muß anerkannt werden, daß dies den beiden Bauwerften, dem Stettiner Vulkan und den Stettiner Oderwerken, voll gelungen ist. 1925 war der letzte Sommer, in dem der alte Raddampfer „Freia“ die Bräunlichsche Kontorflagge der Danziger Bucht zeigte. Im Herbst des gleichen Jahres verlieh die Provinz Ostpreußen dem Dampfer „Odin“ aus Anlaß seiner fünfhundertsten Pillaufahrt eine silberne Plakette. 1926 konnte der Betrieb erst nach Fertigstellung des ersten der beiden Motorschnellschiffe mit „Hansestadt Danzig“ am 17. Juli wieder aufgenommen werden. Wer die jubelnde Freude miterlebt hat, mit der die Danziger Bevölkerung dieses Schiff im und auf dem Wasser und auf dem Lande begrüßte, der wird die feste Ueberzeugung gewonnen haben, daß Reich und Preußen mit der großzügigen Ausgestaltung der Seeverbindung nach dem deutschen Osten sich auf dem rechten Wege befinden. Hieraus ergab sich auch die Zukunftsaufgabe des Seedienstes Ostpreußen.

Es kann vernünftigerweise nicht in Betracht kommen, was allerdings von einer Seite angeregt worden ist, Schiffe von solcher Qualität anzubinden und nur für den Notfall bereitzuhalten. Es konnte andererseits auch nicht verantwortet werden, den Verkehr einfach schlecht und recht zu bedienen, ohne auf starke Benutzung Wert zu legen. Die Zeit der Formalgesten ist für die deutsche Politik vorüber. Schließlich durfte die Benutzung der Linie nicht zu einer Schädigung des ostpreußischen Verkehrs der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft führen. So mußte neuer Verkehr geschaffen werden. Diesem neuen Verkehr mußte ein neuer Gedanke zugrunde liegen. Dieser Gedanke, zuerst klar erkannt auf der Fahrplankonferenz in Marienburg im Herbst 1926, ist der einer Werbung von Verkehr für den deutschen Osten. Wenn im Verlauf der heutigen Tagung von anderer Seite darauf hingewiesen worden ist, daß die deutsche Volkswirtschaft, vor allem Stettin, im Güterverkehr nicht darauf verzichten könne, den Wettbewerb gegen den deutschen Hafen Danzig, neben dem das polnische Gdingen steht, zu halten, so muß hier betont werden, daß für den Personenverkehr Grundsätze einer nationalen Politik im Vordergrunde stehen. Es gilt, der Entvölkerung des deutschen Ostens entgegenzuarbeiten und das Deutschtum in Ostpreußen und seinen abgesplitterten Landesteilen zu stärken durch Heranführung von Deutschen aus dem Reich. Die große Leistungsfähigkeit der Schiffe hat eine wesentliche Verbesserung des Fahrplans erlaubt und hat es möglich gemacht, im Hochsommer vier Fahrten wöchentlich zu unternehmen und eine von ihnen mit gutem Erfolg sogar bis Memel auszudehnen. Die außerordentliche Schönheit der ostdeutschen Landschaft und der Reichtum an besonders baukünstlerischer Kultur, den Danzig, Königsberg, Marienburg und andere Städte aufzuweisen haben, begründen die feste Hoffnung, daß es gelingen wird, den deutschen Osten immer tiefer in das Herz des deutschen Volkes einzupflanzen. Wir alle wissen, wie die Rheinlande durch den Personenverkehr der Rheinschiffahrt politisch und verkehrswirtschaftlich gefördert worden und populär geworden sind. Die Seereise mit „Hansestadt Danzig“ und „Preußen“ nach dem deutschen Osten, die übrigens die einzige teilweise nächtliche Reisemöglichkeit innerhalb der deutschen Gewässer darstellt, ist von so außerordentlicher Schönheit, daß die Hoffnung berechtigt ist, daß der deutsche Osten nicht zuletzt durch den Seeweg als Reiseziel bekannt werden und gleichwertig neben die anderen schönen Landschaften unseres Vaterlandes treten wird.

Nochmals Oder-Spree-Kanal und Spree

Eine Erwiderung und Ergänzung zu den Ausführungen in Heft 12/1927, S. 552-554

Von Oberregierungs- und -baurat Ostmann, Potsdam.

Herr Ingenieur Wiig beschäftigt sich in Heft 12, Jahrgang 1927 dieser Zeitschrift in dem Aufsatz: „Oder-Spree-Kanal und Spree" mit der Frage der Verbesserung und Verbilligung des Binnenschiffahrtsbetriebes. Insbesondere behandelt er darin die Baugeschichte des Oder-Spree-Kanals und bemängelt es, daß der Oder-Spree-Kanal von vornherein in zu geringen Abmessungen angelegt worden sei, und daß er sich infolgedessen seit seiner Entstehung in dauernder Krankenbehandlung befinde. Er knüpft an die bereits bei der Anlage des Kanals von der Preußischen Wasserbauverwaltung bewiesene zu geringe Voraussicht auf den künftigen Verkehr die Befürchtung, die Reichswasserstraßenverwaltung werde dieser Wasserstraße auch bei den weiteren Ausbauarbeiten nicht dasjenige Maß von Förderung angedeihen lassen, das die Schiffahrttreibenden billigerweise verlangen könnten. Wenn ich in den folgenden Ausführungen auf den Aufsatz des Herrn Wiig näher eingehe, so geschieht es weniger, um Herrn Wiig ausführlich zu berichtigen und zu ergänzen — das wird später in besonderen Aufsätzen in der „Bautechnik" sowieso geschehen — als zu verhindern, daß die Leser dieser Zeitschrift das von Herrn Wiig gefällte, zwar nicht offen ausgesprochene, aber doch zwischen den Zeilen unmißverständlich angedeutete Urteil über Fehler und Unterlassungen der Wasserbauverwaltung sich zu eigen machen. Ich hoffe, daß die Ausführungen Herrn Wiig außerdem persönlich veranlassen werden, sein hartes Urteil zu berichtigen und der preußisch-deutschen Wasserstraßenpolitik künftig etwas mehr Gerechtigkeit widerfahren zu lassen, als es in seinem Aufsatze über den Oder-Spree-Kanal geschehen ist.

Hinsichtlich der Entstehung des Oder-Spree-Kanals und der an ihm vorgenommenen Erweiterungsarbeiten darf ich, um hier nicht zu breit werden zu müssen, auf meine in Heft 43 und 45 der „Bautechnik" 1927, Seite 619—622 und Seite 651—654, veröffentlichte Abhandlung „Der Ausbau des Oder-Spree-Kanals" verweisen. Ich glaube nicht fehlzugehen in der Annahme, daß diese meine Abhandlung Herrn Wiig Veranlassung zu seinen Ausführungen gegeben hat, um so mehr, als das dem Aufsatz beigefügte Längenprofil der Abbildung 2 meines Aufsatzes entnommen ist. Es ist sehr schade, daß Herr Wiig die am Schluß meines Aufsatzes auf Seite 654 des Heftes 45 der „Bautechnik" 1927 in Aussicht gestellten weiteren Abhandlungen, die die vorliegenden technischen und wasserwirtschaftlichen Aufgaben am Oder-Spree-Kanal erschöpfend behandeln sollen, nicht abgewartet hat; er hätte dann die von ihm angeschnittenen Fragen ausführlich beantwortet erhalten.

Bei seinem Urteil über die Anlage und den weiteren Ausbau des Oder-Spree-Kanals begeht Herr Wiig den Fehler, von dem sich leider viele Techniker und Wirtschaftler nicht freimachen können, er beurteilt jene vor vierzig und noch mehr Jahren angestellten und in die Wirklichkeit umgesetzten technischen und wirtschaftlichen Erwägungen nicht vom Standpunkte ihrer Entstehungszeit, sondern von dem der Gegenwart aus. Kein Wunder, daß er bei vielen Maßnahmen, ja im ganzen Unternehmen Unvollkommenheiten und Anordnungen findet, die ihm der erforderlichen Folgerichtigkeit und sachlichen Begründung zu entbehren scheinen. Herr Wiig deutet im Eingange seines Aufsatzes einige dieser Gesichtspunkte an, wenn er z. B. hervorhebt, daß man meist die Rücksichten der Landwirtschaft über die technischen und Verkehrsbelange gestellt, daß man bei Anlage von Kanälen kurze Haltungen mit zahlreichen Schleusen längeren Haltungen mit einzelnen Staustufen vorgezogen habe usw. Als ob nicht das, was er an den Maßnahmen vergangener Zeiten tadelt, damals technisch richtige und wirtschaftlich gültige Grundsätze gewesen wären, die durch die gewaltige technische Entwicklung der nächsten Jahrzehnte bald überholt worden sind. Wer weiß, wie viele unserer Errungenschaften und Erfolge, die uns gegenwärtig mit Stolz und Bewunderung erfüllen, einst von unseren Enkeln als überholt mitleidig belächelt werden! Kurz, ich wage auf Grund eingehender Kenntnis aller einschlägigen Verhältnisse, der geschichtlichen Vorgänge sowie der Akten der Verwaltung zu behaupten, daß die von der Preußischen Wasserbauverwaltung in dem Oder-Spree-Kanal geschaffene und in den weiteren Jahrzehnten verbesserte Wasserstraße jederzeit dasjenige Maß technischer Vollkommenheit und Verkehrssicherheit aufgewiesen hat, das man unter Berücksichtigung der jeweiligen Wirtschaftslage des Staates von ihr verlangen konnte. Die folgenden Ausführungen sollen den Beweis dafür erbringen.

Die Ausbaugröße für eine zu schaffende Wasserstraße ist uns heutigen Wasserbauingenieuren ein geläufiger Begriff, der sich in der Regel dank unserer in der Gegenwart scharf ausgebildeten und statistisch sorgfältig nach allen möglichen Richtungen erfaßten und verarbeiteten wirtschaftlichen Beziehungen ohne Schwierigkeiten und lange Vorerwägungen fest umreißen läßt. Wie

stand es damit aber vor der Anlage des Oder-Spree-Kanals? Aus einem Gutachten des Oderstrombaudirektors Bader vom 2. Juni 1883 geht hervor, daß damals die kleinen Schiffe von 1000 bis 1500 Zentnern (50—75 t) auf der Oder eben erst zu verschwinden beginnen. Es verkehren in der Regel solche von 2000—2500 Zentnern (100 bis 125 t) Tragfähigkeit, während als Neubauten meist Schiffe von 4000—5000 Zentnern (200—250 t) Tragfähigkeit auf Stapel gelegt werden. Bader betont ausdrücklich, daß damals in kaufmännischen Kreisen der Gedanke erwogen wurde, „sogar Fahrzeuge von der Größe von 6000—7000 Zentnern (300—350 t) zu bauen". Er hält also Schiffsgrößen, die wir heute unter dem Berliner Maßkahn (46,0 . 6,6 . 1,75 m) verstehen, für die Oder damals noch für etwas Außergewöhnliches. Daher gipfelt das Ergebnis seines Gutachtens darin, daß es nicht ausgeschlossen sein werde, nach Vollendung der Oder-Regulierung, die bei Mittelwasser 2,00 m geringste Wassertiefe zum Ziele habe, die Tragfähigkeit der Schiffe bis 8000 Zentner (400 t) auszunutzen. Damit würde aber die Grenze der Leistungsfähigkeit des Oderstroms unterhalb Breslau nach seiner Meinung auf lange Zeit erreicht sein. Tatsächlich bestätigt die Statistik des Deutschen Reiches die Baderschen Angaben. Sie beweist auch, daß die Anzahl von Schiffen, deren Größe das Finowmaß übertraf, damals noch recht bescheiden war und das Maß der Ueberschreitung in den einzelnen Fällen nicht groß gewesen sein kann. Jedenfalls waren die Aussichten für die Weiterentwicklung der Binnenschiffahrt damals durchaus unklar und sehr schwer zu übersehen. Berücksichtigt man ferner, daß der Friedrich-Wilhelm-Kanal im Jahre 1886 einen Gesamtverkehr von 3280 Schiffen (in beiden Richtungen) mit im ganzen 163 000 t Gütern aufwies, und daß diese Zahl auch 1889, im letzten Jahre vor Vollendung des Oder-Spree-Kanals noch nicht höher als auf 3794 Schiffe bei 160 500 t Gütern gestiegen war, so wird man zugeben müssen, daß bei diesem mäßigen Verkehr selbst unter Berücksichtigung einer für die nächsten Jahre in Rechnung gestellten ansehnlichen Verkehrssteigerung der gewählte Querschnitt von 14,00 m Sohlenbreite bei 23,2 m Wasserspiegelbreite und 2 m Wassertiefe für die nächste Zukunft als völlig ausreichend angesehen werden mußte. Denn er ließ einen Verkehr mit den damals östlich Berlins erst ganz allmählich in Aufnahme kommenden Berliner Maßkähnen (46,0 . 6,60 m — 260 t bei 1,50 m Tiefgang) in beiden Richtungen zu, voll beladene Kähne in der Richtung nach der Oder waren aber schon damals recht selten. Da obendrein die Abmessungen der neuen Schleusen auf eine weitere Vergrößerung der Fahrzeuge Rücksicht nahmen, indem sie sogar Kähnen von 55 m Länge und 8 m Breite, die bei 1,75 m Tiefgang 450 t (9000 Ztr.) fassen, Raum boten, so durfte die Preußische Wasserbauverwaltung damals mit Recht der Ueberzeugung sein, daß sie mit ihren Maßnahmen diejenigen Grenzen gefunden hatte, die technische Zweckmäßigkeit und wirtschaftliche Erträglichkeit auch mit Rücksicht auf eine spätere Entwicklung der Schiffahrt geboten. Dies um so mehr, als sie die Möglichkeit einer späteren Verbreiterung des Kanals um 4 m durch Bereitstellung des erforderlichen Grunderwerbs und entsprechende Anordnung der Seitendämme, Düker usw. vorbereitet, und als sie die Schleusen des Kanals bereits für Fahrzeuggrößen eingerichtet hatte, wie sie nach Auffassung des Oderstrombaudirektors noch im Jahre 1883 in absehbarer Zukunft für den Verkehr auf der regulierten Oder noch nicht in Frage kommen würden.

Ich glaube, angesichts dieser Tatsachen hätte es auch der größte Optimist nicht gewagt, die Aussichten der neuen Wasserstraße in jener Zeit günstiger zu beurteilen, als es die Preußische Wasserbauverwaltung getan hat. Daß die neue Wasserstraße bereits im zweiten Jahre ihres Bestehens (1891) einen Verkehr von 13 277 Schiffen, das ist das 3½fache des Friedrich-Wilhelm-Kanales im Jahre 1889, und drei Jahre später (1894) einen Verkehr von 18 437 Schiffen erreichen werde, war ein alle Erwartungen übersteigender Erfolg. Und dabei ging der Verkehr auf dem Friedrich-Wilhelm-Kanal nur ganz allmählich zurück, denn er betrug 1900 noch 2250 Schiffe mit 68 000 t Gütern. Und was noch wunderbarer an dieser Verkehrsentwicklung war, die überfinowmäßigen Fahrzeuge, die auf dem Friedrich-Wilhelm-Kanal gar nicht hatten verkehren können und die 1889 auf der Oder auch noch in sehr bescheidener Zahl gefahren sein müssen und das erste Mal in der Statistik von 1891 mit 410 Stück erscheinen, sind bereits im Jahre 1894 auf 3165, also auf das beinahe achtfache von 1891 gestiegen. Sie machen somit 1894 schon 17 v. H. der gesamten Schiffe aus. Allerdings waren diese zunächst fast ausschließlich Berliner Maßkähne. Das Breslauer Schiff (55 . 8 m) wurde erst auf Grund eines im Jahre 1890 von der Preußischen Wasserbauverwaltung, die die für den Oder-Spree-Kanal und die Kanalisierung der oberen Oder (1891—96) errichteten Schleusen möglichster Ausnutzung entgegenführen wollte, unter den deutschen Schiffbauanstalten ausgeschriebenen Wettbewerbs (vgl. Zeitschrift für Bauwesen 1893, Seite 77 ff.) aus der Taufe gehoben und führte sich zunächst nur langsam und zögernd ein, da seine Verwendung auf der Oder während des größten Teils des Jahres zunächst noch mit Schwierigkeiten verbunden war.

Infolge dieser günstigen Verkehrsentwicklung machte sich die im Jahre 1895/1897 ausgeführte Verbreiterung viel eher erforderlich, als man unter Berücksichtigung aller Umstände bei Anlage des Kanals hatte voraussehen können. Darum ging man mit der Verbreiterung noch um 1 m über das bei der Anlage dafür in Aussicht genommene Maß von 4 m hinaus. Dadurch wurde nunmehr eine Begegnung selbst zweier vollbeladenen Breslauer

Maßkähne, die nur ganz vereinzelt vorkommt, überall möglich. Jedenfalls bot der verbreiterte Querschnitt von 45 m² Fläche für die durch Staken und Treideln fortbewegten Schiffe, ja selbst für schwachen Schleppverkehr eine völlig ausreichende Bewegungsfreiheit, auch bei Begegnungen überfinowmäßiger Schiffe, die 1900 bereits die Zahl von 6698 bei 22 970 Schiffen Gesamtverkehr, also = rd. 30 v. H., und 1906 die Zahl von 12 542 bei insgesamt 32 027 Schiffen = rd. 39 v. H. erreichten. Leider gibt uns die Statistik jener Zeit nicht an, in welchem Verhältnis das Breslauer Maßschiff an der Zahl der großen Schiffe beteiligt war. Da gegenwärtig (1926) am Verkehr das Finowschiff mit 26 v. H., das Berliner Maßschiff mit 34 v. H. und das Saale- und Breslauer Maßschiff mit 40 v. H. beteiligt sind und gerade die letzte Größe seit dem Krieg eine wesentliche Vermehrung erfahren hat, kann angenommen werden, daß der zahlenmäßige Anteil des Breslauer Maßschiffes am Gesamtverkehr um 1900 nicht mehr als 12 bis höchstens 15 v. H. betragen hat.

Die starke Vermehrung der Fahrzeuge über Finowmaß zeitigte vor allem den Nachteil, daß sich die Zahl der Schleusungen stark vermehrte, denn jedes Schiff über Finowmaß erforderte eine besondere Schleusung, während 2 Finowkähne gemeinsam geschleust werden konnten. Dadurch ergaben sich unliebsame Aufenthalte an den Schleusen, und zwar um so mehr, als der Verkehr Oder abwärts damals noch mehr als heute die Wasserwellen des Stromes benutzen mußte und daher den Kanal immer stoßweise traf. Aus diesem Grunde ging der Preußische Staat schon nach der im Jahre 1897 abgeschlossenen Verbreiterung daran, die Schleusen zu verdoppeln. Diese Arbeit wurde in den Jahren 1901 begonnen und 1913 abgeschlossen. Selbstverständlich wurde die Erweiterung der Anlagen in der Reihenfolge ausgeführt, wie sie das Verkehrsbedürfnis vorschrieb: Wernsdorf, Kersdorf, Fürstenberg, Große Tränke, Fürstenwalde.

Auf dem Friedrich-Wilhelm-Kanal war bei den kurzen Haltungen ein Schleppverkehr nicht wirtschaftlich. Sobald der Oder-Spree-Kanal mit seinen wesentlich längeren und an Zahl geringeren Haltungen und seinen größeren Querschnitten benutzt werden konnte, ging jedoch die Schiffahrt, wie von der Wasserbauverwaltung auch vorausschauend angenommen worden war, sofort in steigendem Maße zum Dampferzug über. Dieser Schleppverkehr hatte sich bis zum Jahre 1894, in dem die Verbreiterung um 5 m beschlossen wurde, jedoch erst soweit gehoben, daß von 100 Güterschiffen durchschnittlich 50 geschleppt und die andere Hälfte noch durch menschliche Kraft — die Pferdetreidelei war nicht zugelassen — oder durch Segeln bewegt wurde. Weder die Größe der Schiffe, noch die Anzahl der Schleppzüge forderte damals einen größeren Querschnitt, als er 1895/97 ausgeführt wurde. Dies um so weniger, als die Kleinschiffahrt dem Schleppverkehr zum größten Teil noch zögernd gegenüber stand und bei dem einfachen Handbetrieb offenbar noch gut auf ihre Rechnung kam. Erst als um 1900 die Zahl der Schleppdampfer sich weiterhin vermehrt hatte, so daß also der größere Teil des Verkehrs im Schleppverkehr bestand, für den sich dann mancherlei Unzuträglichkeiten und Verzögerungen bei Begegnung der Schleppzüge zeigten, ergab sich das Bedürfnis, eine gründliche Ueberholung des Kanales, und zwar sowohl nach der Tiefe wie nach der Breite vorzunehmen. Selbstverständlich säumte die Preußische Wasserbauverwaltung nunmehr auch nicht, die Pläne dafür tatkräftig zu fördern. Wenn sie das sogar in einer Zeit tat, in der außerdem jährlich schon hohe Aufwendungen für die Erweiterung der Schleusen bereitgestellt werden mußten, so dürfte das am besten beweisen, daß ihr die Fürsorge um die Wasserstraße nach Oberschlesien außerordentlich am Herzen lag. Der Kanal erhielt in den Jahren 1907—1914 den Querschnitt von 68 qm Wasserfläche bei 28 bis 31 m Spiegelbreite und 3 bis 3,2 m Wassertiefe. Dieser Querschnitt hat sich im Laufe der Zeit nicht nur als ausreichend erwiesen, sondern hat sogar erlaubt, die Zahl der Anhänge bis auf 6, in Einzelfällen sogar bis auf 7 Kähne, und die Höchstgeschwindigkeit der Schleppzüge bis auf 5 km/Std. zu steigern, ohne daß Schäden am Kanal oder Schwierigkeiten und Störungen für die Schiffahrt eingetreten wären.

Gewiß läßt sich heute behaupten, es wäre für die Schiffahrt günstiger gewesen, wenn man dem Kanal bereits bei seiner Herstellung größere oder gar die heutigen Querschnittsabmessungen gegeben hätte; die Arbeiten hätten dann, für sich gerechnet, nicht soviel Kosten verursacht wie tatsächlich haben aufgewendet werden müssen. Zugegeben, daß diese Auffassung etwas für sich hat, so muß dem doch entgegengehalten werden, daß die Aufwendung größerer Mittel von vornherein natürlich größere laufende Verzinsungen erfordert hätte als sie in Wirklichkeit, trotz der größeren Aufwendungen für die Bauausführungen selbst, notwendig geworden sind. Dabei sehe ich ganz davon ab, daß sich die Entwicklung der Schiffahrt östlich der Elbe namentlich nach der Größe der Fahrzeuge in den 80er und 90er Jahren ganz und gar nicht übersehen ließ (s. das Gutachten von Bader). Wäre sie weniger schnell vor sich gegangen, als die Wirklichkeit gezeigt hat, so hätte man unnötig hohe Mittel, die vielleicht in der Zeit von 1886—1890 besser und nutzbringender in anderen werbenden Anlagen verwendet werden konnten, haushaltsmäßig festgelegt, gar nicht zu reden davon, daß die Bewilligung von 20 oder 24 Mill. Mark als erste Ausgabe für eine Kanalanlage bei der immer kanalfeindlichen Einstellung des preußischen Landtags viel schwieriger gewesen wäre als die Bereitstellung von nur 12 600 000 Mark. Ja, unter Umständen hätte die Anforderung eines doppelt so hohen Betrages das

ganze Unternehmen gefährden und auf Jahre hinaus verschieben können, zumal Beträge von dieser Höhe im Staatshaushalt jener Zeit eine ganz andere Bedeutung hatten als 30 Jahre später oder heute. Das Schicksal der ersten Vorlage für den Dortmund-Ems-Kanal und der für den Mittelland-Kanal in den 90er Jahren beweist deutlich, daß die Preußische Regierung gut daran getan hat, mit den ersten Anforderungen für den Oder-Spree-Kanal vorsichtig und zurückhaltend zu sein.

Aus alledem geht unzweideutig hervor, daß die Preußische Wasserbauverwaltung dem Ausbau des Oder-Spree-Kanals jederzeit diejenige Fürsorge hat angedeihen lassen, die irgendmöglich war; ja sie hat sich darüber hinaus sogar ständig nach Kräften bemüht, auch die Schiffahrt in ihren Bestrebungen, die Wasserstraßen möglichst auszunutzen, zu unterstützen und ihr die Wege zu weisen, die zur Verbesserung des Betriebes und zur Vermehrung und Verbilligung des Verkehrs führen mußten, selbst auf die Gefahr hin, dadurch bald wieder neue Aufwendungen für die Wasserstraße machen zu müssen, und dies in einer Zeit, in der die aus der Wasserstraße fließenden niedrigen Abgaben kaum die Betriebs- und Unterhaltungskosten deckten, geschweige denn eine Verzinsung und Abschreibung des Anlagekapitals ermöglichten.

Daß man bei der Herstellung des Kanals den Abstieg bei Fürstenberg a. d. O. in drei Stufen von 4,16 m zerlegte, entsprach den technischen Regeln und den wirtschaftlichen Grundsätzen jener Zeit, die für Bauwerke von der dreifachen Höhe unter den gegebenen Bodenverhältnissen weder die technischen Grundlagen besaß, noch die beträchtlichen Baumittel bereitzustellen in der Lage war. Daß die Absenkung der Wasserstraßen auf der Westseite mit 4 Stufen: bei Kersdorf, Fürstenwalde, Große Tränke und Wernsdorf geschah, die sich teils in geringeren, teils in ähnlichen Abmessungen wie die Fürstenberger Stufen bewegen, ist auf die Geländeverhältnisse zurückzuführen, vor allem darauf, daß der Stau von Fürstenwalde erhalten bleiben mußte. Ihn zu beseitigen, konnte man damals noch weniger wagen als gegenwärtig, weil zu jener Zeit, wo Deutschland noch weit mehr ein Agrarland war als heute, die Wiesenwirtschaft im Wirtschaftsleben eine noch größere Bedeutung besaß als gegenwärtig, und weil vor allem auch die Mühlengerechtsame und die Fischerei eine nicht unbedeutende Rolle spielten und nicht ohne weiteres außer Betracht gelassen werden durften. Da sich ferner eine Umgehung des Staues infolge der bei Fürstenwalde beiderseits dicht an die Spree herantretenden, in großer Tiefe landeinwärts sich ausdehnenden Höhenzüge nicht erreichen ließ, und auch die Spree vom Kanal gekreuzt werden mußte, blieb keine andere Wahl als den Stau beizubehalten und den durch ihn kanalisierten Flußlauf auf etwa 20 km als Schiffahrtsstraße zu benutzen. Aus dieser Maßnahme ergab sich als weiteres Erfordernis die Anlage einer Schleuse bei Große Tränke, wenn die Haltung Wernsdorf-Große Tränke nicht von den Hochwässern der Spree beeinflußt werden sollte. Andererseits mußte, wenn die Haltungen Wernsdorf-Große Tränke-Fürstenwalde bei geringer Wasserführung der Spree nicht unter den für die Haltung Wernsdorf-Große Tränke festgesetzten Normalstand absinken sollte, die Müggelspree gegen die Fürstenwalder Spree durch ein Wehr abgeschlossen werden. Daß infolge dieser Anordnung die Schleuse Große Tränke durchschnittlich 7—8 Monate im Jahr offen steht und dann als Schiffahrtshindernis wirkt, ist bedauerlich, läßt sich aber nicht ändern. Soweit meine Erfahrung reicht, ist aber den Schiffahrttreibenden die offen stehende, allerdings mit Vorsicht zu durchfahrende Schleuse immer noch lieber als der Aufenthalt an einer in Betrieb befindlichen Schleuse.

Wenn sich daher auch die Wasserbauverwaltung als Eigentümerin der Wasserstraße, und die Schiffahrt als Betriebsunternehmerin mit der Zahl von 7 Schleusen auf der 86 km langen Strecke des Oder-Spree-Kanals, daß heißt also mit durchschnittlich einer Schleuse auf 14 km wohl oder übel abfinden mußte, und wenn auch beim weiteren Ausbau des Kanals bis zum Krieg auf eine Zusammenlegung von mehreren Staustufen zunächst noch verzichtet werden konnte, da die Schiffahrt auf die sich durch eine Vereinigung von Schleusen ergebenden Betriebs- und Frachtvorteile im Wettbewerb mit der Eisenbahn nicht angewiesen war, so liegen die wirtschaftlichen Grundlagen für Wasserstraße und Schiffahrt infolge des Krieges und seiner Nachwirkungen, insbesondere infolge der Daweslasten, heute wesentlich anders. Gegenwärtig, wo es auch für die Schiffahrt und die Reichswasserstraßenverwaltung heißt, alle Kräfte nach der Richtung hin einzusetzen, daß die Wasserstraßen, die aus Rücksicht auf die Landeskultur doch würden er- und unterhalten werden müssen, selbst wenn keine Schiffahrt auf ihnen stattfände, leistungsfähig und wettbewerbsfähig bleiben, mußte bei den für die Spree-Oder-Wasserstraße in Aussicht genommenen Verbesserungen die Zusammenfassung von Staustufen ins Auge gefaßt werden. Das geschah bei dem durch Gesetz vom 4. Dezember 1920 angeordneten Ausbau des Oder-Spree-Kanals für große Schiffe zunächst in der Weise, daß in Fürstenberg statt des bis dahin in drei Stufen gegliederten Abstiegs ein neuer Abstieg vorgesehen wurde, der das dortige Gefälle in einer Stufe von i. M. 12,5 m überwindet. Dagegen war in den Vorentwürfen von 1919 zunächst noch angenommen, daß die anderen Staustufen (Wernsdorf, Große Tränke, Fürstenwalde, Kersdorf) erhalten bleiben und durch Schleppzugschleusen erweitert werden sollten, da man noch im Jahre 1919 in der Hoffnung lebte, bald die frühere Verkehrsstärke (4,456 Millionen t bei 40 200 Fahrzeugen) nicht nur zu erreichen, sondern noch stark zu überschreiten. Indessen zeigte sich infolge der

politischen Ereignisse, vor allem infolge des Gewaltfriedens von Versailles, bereits im Jahre 1920 und besonders in dem wirtschaftlich ungünstigsten Jahr 1921, das in seinen Verkehrsergebnissen noch hinter den Anfangsjahren des Oder-Spree-Kanals zurückblieb, daß an die Verkehrszahlen der Vorkriegsjahre auf absehbare Zeit nicht zu denken sein würde. Es mußte daher für die deutsche Verkehrswirtschaft vielmehr darauf ankommen, vor allem den Schiffahrtsbetrieb weitestgehend zu verbessern. Infolgedessen setzte sich im Bereich der Reichswasserstraßenverwaltung, die am 1. April 1921 die Wasserstraßen übernommen hatte, immer mehr die Erkenntnis durch, daß die Anlage von Schleppzugschleusen zum mindesten stark verfrüht sei, daß es für den Oder-Spree-Kanal vielmehr in erster Linie darauf ankomme, die gesamten Anlagen in Fürstenberg a. d. O. (Abstieg, Oderdeichbrücke und Kanalmündung in die Oder) einer gründlichen Umgestaltung zu unterziehen. Im übrigen müßte lediglich durch Begradigungen, Verbesserung der Uebersichtlichkeit usw. dafür gesorgt werden, daß die Wasserstraße mit längeren Schleppzügen als bisher (mit 6 und ausnahmsweise 7 gegen bisher 4 Anhängen) und mit größerer Fahrgeschwindigkeit (5 statt bisher 4 km in der Stunde) befahren werden könnte, weil sich diese Maßnahmen durch die Kriegserfahrungen als zulässig und nach den Vorgängen an den westlichen Wasserstraßen für die Verbesserung des Wirkungsgrades der Wasserstraße in der Schleppschiffahrt als unbedingt notwendig herausgestellt hatten. Denn die vorhandenen Schleusen werden eine glatte Abwicklung des nur etwa die Hälfte des Vorkriegsverkehrs (erst 1927 sind wieder 3 Millionen t = 60 v. H. des größten Vorkriegsverkehrs von 1912 befördert worden) noch für lange Zeit ohne wesentliche Aufenthalte für die Schiffahrt gewährleisten, wenn sie mit geeigneten Vorrichtungen zum Ein- und Ausbringen der Schiffe eingerichtet werden. Bei den nach diesen Gesichtspunkten angestellten Entwurfsarbeiten für die am meisten verbesserungsbedürftige Fürstenwalder Spree tauchte bereits im Jahre 1922 der Gedanke auf, den Stau von Fürstenwalde, und wenn möglich auch den von Große Tränke, zu beseitigen und das Staugefälle von Fürstenwalde gegebenen Falles auf Wernsdorf und Kersdorf zu verteilen. Herr Wiig wird daher wohl nicht umhin können, der Reichswasserstraßenverwaltung die Priorität für diesen Vorschlag zuzuerkennen.

Außer der Absicht, dadurch Vereinfachungen und Verbesserungen für die Schiffahrt zu erreichen, sprach damals, in der Zeit des Währungsverfalles und der Kohlenteuerung, vor allem auch der Gedanke mit, bei Wernsdorf mit einem möglichst hohen Gefälle einen Teil des Spreewassers zur Kraftgewinnung auszunutzen. Wenn der an sich bestechende Gedanke, mehrere Schleusengefälle auch auf der Weststrecke des Oder-Spree-Kanals zusammenzufassen, zunächst wieder hat fallen gelassen werden müssen, so liegt das daran, daß alle Versuche und Möglichkeiten, — und es sind alle in Frage kommenden Fälle geprüft und alle von Herrn W. berührten Gesichtspunkte, ja sogar noch einige mehr eingehend untersucht worden — im Rahmen wirtschaftlich erträglicher Aufwendungen eine günstige Lösung für diese Aufgabe zu finden, gescheitert sind und scheitern mußten an der Schwierigkeit, die Hochwasserabführung der Spree mit den Belangen der Schiffahrt und der Landwirtschaft in Uebereinstimmung zu bringen. Denn so einfach, wie Herr W. die hydraulischen Verhältnisse beurteilt, liegt die Sache nicht. Z. B. ist schon die jetzt nur zeitweise auf der Strecke Große Tränke-Wernsdorf vorhandene Wassergeschwindigkeit von rd. 0,30 m der Schiffahrt unbequem, besonders im Unterwasser von Wernsdorf; eine Vermehrung der Wassermenge würde, abgesehen von dem Umbau der Freiarchen, im Unterhafen von Wernsdorf geradezu unerträgliche Verhältnisse schaffen.

Es würde den Rahmen des vorliegenden Aufsatzes weit überschreiten, wenn ich auf Einzelheiten eingehen wollte; diese müssen vielmehr späteren Ausführungen vorbehalten bleiben. Nur soviel sei gesagt, daß auch die eingehenden Nachprüfungen der Entwürfe im Reichsverkehrsministerium kein günstigeres Ergebnis gezeitigt haben. In den Prüfungsbemerkungen ist vom Herrn Minister vielmehr ausdrücklich betont worden, daß die sich ergebenden Schwierigkeiten in wasserwirtschaftlicher, technischer und landeskultureller Hinsicht so groß seien, daß einer Durchführung dieses Entwurfes vorerst nicht nähergetreten werden könne, zumal zu erwarten sei, daß die entstehenden Kosten, die in wesentlichen Punkten sehr schwer zu erfassen seien, die vorgelegten Anschläge erheblich überschreiten würden. Die Beseitigung der Staustufe Fürstenwalde werde daher solange zurückgestellt werden müssen, bis nach erfolgter Regulierung des Hochwasserabflusses im oberen Spreegebiet durch die geplanten Staubeckenanlagen für die Landwirtschaft die Möglichkeit gegeben sei, überall zur Wiesentrockenwirtschaft überzugehen. Erst nach erfolgter Umstellung der Wiesenwirtschaft werde die Möglichkeit gegeben sein, den Normalstau der Staustufe Große Tränke unter Fortfall eines besonderen Winterstaus auf der Höhe des augenblicklichen Fürstenwalder Sommerstaus oder möglichst noch darunter anzuordnen. Und dann erst würden die bestehenden Schwierigkeiten insoweit vermindert sein, daß der im Schiffahrtsinteresse sehr erwünschte Fortfall der Staustufe Fürstenwalde in Aussicht genommen werden könne. Nebenbei sei erwähnt, daß die Prüfung dieser Frage der Hochwasserregulierung und -aufspeicherung der oberen Spree einen wesentlichen Bestandteil der vor kurzem aufgenommenen Vorarbeiten für einen Elbe-Spree-Oder-Kanal bilden, und durch diese Vorarbeiten ihrer Lösung voraussichtlich ein Stück näher gebracht werden wird.

Im übrigen darf hinzugefügt werden, daß die Verlegung der Staue von Fürstenwalde und Große Tränke nach Wernsdorf für die Schiffahrt doch nicht die einschneidenden Vorteile bringt, wie sie Herr Wiig errechnet. Wenn die Gesetzesvorlage für den Mittellandkanal den Gewinn für die Schiffahrt infolge einer ersparten einfachen Schleuse einer 8 km langen Fahrt gleichsetzt, so nimmt sie natürlich Schleusen von starkem Gefälle an, wie sie heute üblich sind, wo die Schleusung etwa 25—30 Minuten Zeit in Anspruch nimmt. Die beiden vorläufig noch weiter beizubehaltenden Schleusen in Fürstenwalde und Große Tränke haben jedoch ganz geringe Gefälle, die meist unter 50 cm bleiben und nur selten einmal das Maß von 1 m erreichen, ja, Große Tränke steht sogar 7 bis 8 Monate im Jahre offen. Ein Schiffsrang kommt an beiden Stellen nicht vor. Nach jahrelangen Beobachtungen dauert eine Schleusung in Fürstenwalde und Große Tränke nie länger als 12 bis 15 Minuten. Der Aufenthalt an einer dieser Schleusen wird daher auf höchstens = 4 km Fahrt angesetzt werden können. Mithin ergibt die von Herrn Wiig aufgestellte Berechnung für den vorliegenden Fall nur 6 km Fahrtverlust = 3,0 Pf/t für beide Staustufen zusammen. Bei einem Jahresverkehr von 6 000 000 t würde sich daher höchstens eine jährliche Ersparnis an Schiffahrtskosten von 180 000 RM ergeben, die kapitalisiert mit 6 v. H. nur 3 000 000 RM. darstellen. So bedauerlich daher die Aufenthalte der Schiffahrt an beiden Staustufen bis auf weiteres auch noch sein werden, so kann doch kein Zweifel darüber herrschen, daß vom Verkehr die mit dem Durchschleusen verbundenen Unbequemlichkeiten vorläufig noch in Kauf genommen werden müssen, und daß die Beschleunigung der Schiffahrt allein auch in Zukunft niemals wirtschaftlich ausschlaggebend für die Vereinigung der drei Staue sein würde.

Nebenbei sei erwähnt, daß die von Herr Wiig errechneten für die Schleppzugschleusen Große Tränke und Fürstenwalde erforderlichen Aufwendungen von rd. 4 Millionen Mark, selbst unter Hinzurechnung der gegenwärtigen Ueberteuerung von 70 v. H. — 40 v. H. wie Herr W. annimmt, ist viel zu wenig — nicht annähernd dazu ausreichen würden, um die an sich technisch mögliche Durchführung der Zusammenlegung der Schleusengefälle Wernsdorf, Große Tränke und Fürstenwalde in Wernsdorf zu bewirken. Abgesehen von den einschneidenden Aenderungen an den Bauwerken (Schleusen, Brücken, Leinpfaden, Ufersicherungen, Dichtungen usw.) würden die durch die Verlegung des Staus hervorgerufenen Schäden so groß werden, daß sie geradezu unerschwingliche, jedenfalls wirtschaftlich nicht zu vertretende Aufwendungen zu ihrer Abgeltung notwendig machen. Um der Schiffahrt jedoch im Umfange des gegenwärtigen Bedürfnisses zu helfen, nämlich die Fahrzeuge besser ausnutzen und auf dem Oder-Spree-Kanal auch das Plauer Maß-Schiff benutzen zu können, sollen, und zwar voraussichtlich schon in diesem, spätestens im nächsten Jahre, die Schleusenanlagen des Oder-Spree-Kanals außer Fürstenwalde und Fürstenberg, die diese Möglichkeit bereits bieten bzw. vorsehen, in einem Bauwerk zur Aufnahme von Plauer Maß-Schiffen (65 . 8,0 . 1,75) eingerichtet werden. Der Oder-Spree-Kanal wird damit auch für das 600—750-t-Schiff benutzbar werden. Diese Verbesserung erscheint der Reichswasserstraßenverwaltung zurzeit wichtiger als die Anlage von Schleppzugschleusen. Abgesehen davon, daß sich diese bei dem gegenwärtigen Verkehr unter Berücksichtigung der vorhandenen Doppelschleusen wirtschaftlich noch nicht rechtfertigen lassen, wird auch abzuwarten sein, wie weit sich die gegenwärtigen Bestrebungen der Schiffahrt, sich durch Bau von Selbstfahrern oder durch Benutzung von Traktoren vom Schleppverkehr unabhängig zu machen, in der Zukunft durchsetzen werden. Im übrigen werden die Begradigungsarbeiten und die Verbesserungen an der Fürstenwalder Spree nachhaltig gefördert werden, und zwar von dem Gesichtspunkte aus, daß einer späteren Beseitigung des Staus Fürstenwalde nichts im Wege steht. Dieser selbst aber wird erst näher getreten werden können, wenn der Ausbau der Wasseraufspeicherungsanlagen im oberen Spreegebiet auch die Voraussetzung für die Möglichkeit ihrer wirtschaftlichen Durchführung geschaffen haben wird.

Ich glaube, in den vorstehenden Ausführungen gezeigt zu haben, daß die Preußische Wasserbauverwaltung und seit dem 1. April 1921 als ihre Rechtsnachfolgerin die Reichswasserstraßenverwaltung jederzeit bemüht gewesen ist, dem Oder-Spree-Kanal diejenige Fürsorge und Förderung zuteil werden zu lassen, die ihm als Hauptverkehrsader zwischen Berlin und Oberschlesien zukommt, und die sich im Rahmen wirtschaftlicher Aufwendungen und technischer Zweckmäßigkeit hat vertreten lassen. Ich hoffe aber auch, daß die Leser aus meinen Ausführungen die Ueberzeugung gewinnen werden, daß Handel und Schiffahrt wie bisher so auch in Zukunft sich im Ausbau und in der Verbesserung unseres deutschen Wasserstraßennetzes vertrauensvoll der Führung der Reichswasserstraßenverwaltung überlassen dürfen. Wenn es ihr nicht immer möglich ist, alle Wünsche und Erwartungen zu erfüllen, so wird man bedenken müssen, daß das Reich durch die Bedingungen des Friedens von Versailles, die Kriegslasten und die durch den Krieg gänzlich verschobene wirtschaftliche Lage in seiner Handlungsfreiheit und vor allem in der Möglichkeit, beträchtliche Mittel für Wasserstraßen aufwenden zu können, außerordentlich beschränkt ist. Jedenfalls liegt zu Befürchtungen, wie sie von Herrn Wiig geäußert worden sind, als verstehe die Reichswasserstraßenverwaltung ihre Verpflichtungen gegenüber dem Oder-Spree-Kanal als Verbindungsstraße mit dem deutschen Osten nicht voll zu würdigen, durchaus kein Anlaß vor.

Aus einem alten hamburgischen Handelsbuch

Bilder aus der Elbschiffahrt vor 125 Jahren

Von Professor Dr. Zschucke, Berlin.

Ein altes Lehrbuch der „Handlungswissenschaft", des Vorläufers der heutigen Betriebswirtschaftslehre, aus der Feder eines Schülers von Johann Georg Busch, liegt vor mir: „Der Handel in Hamburg. Als Grundlage einer praktischen Darstellung des gegenwärtigen allgemeinen Handels-Systems. Von Karl August Ludolph Kegel. Hamburg 1806." Der Verfasser erklärt im Vorwort zunächst, der Handel sei „nicht mehr, wie sonst, ein bloß mechanisches Gewerbe; er hat sich zu einer Wissenschaft erhoben. Nicht nur von dem Kaufmanne werden jetzt mehrere Kenntnisse gefordert; auch vielen anderen Ständen, deren Geschäft mit dem Handel in Verbindung stehet: Dem Rechts-Gelehrten, dem Staats-Manne u. a. sind kaufmännische Kenntnisse unentbehrlich." Was er dann freilich bietet, ist bestenfalls Handelskunde mit einigen Reminiszenzen an die alte Handlungswissenschaft Savarys, Marpergers und Ludovicis, immerhin ist das, was dort über die „Strohm-Schiffahrt" gesagt wird, interessant genug, der Vergessenheit entrissen zu werden. Dort heißt es:

„§ 478. Die Schiffahrt nach Lüneburg geschieht durch Lüneburger und Bardowyker Schiffer. Sie haben keine Verbindung untereinander, ein jeder sucht sich die benöthigte Fracht auf seinen bekannten Comtoiren. Einige haben nur Ein Fahrzeug, mit welchem sie hin und her fahren, andere haben Mehrere, und diese halten beständig einen von ihren Leuten hier, um Fracht-Güter anzunehmen, so, daß man um Schiffs-Gelegenheit nach Lüneburg sehr selten verlegen ist.

Die Fracht ist im Sommer gewöhnlich 4 gGr. pr. Sch.; wenn pressante Mess-Güter vorhanden sind, so verlangen sie auch wohl 6 bis 8 gGr., denn sie haben keine bestimmte Taxe. Im Spät-Jahre steigt die Fracht bis 12 gGr., nachdem die Gefahr der Witterung und die Beschwerde ihrer Arbeit mehrere Mannschaft erfordert. Im Winter übernehmen diese Schiffer auch die Besorgung der Fracht-Fuhren nach Lüneburg, der Lohn ist dann 1 bis 1½.

§ 479. Die Preußische Schiffahrt hat eine mehr sistematische Verfassung. Sie besteht seit dem Jahre 1747, da man Preußischer Seits eine alte Stapel-Gerechtigkeit hervor suchte, die Magdeburg ehedem gehabt und ausgeübt haben sollte. Zuvor war es den Hamburger Schiffern erlaubt, nach Magdeburg Ladung hin und zurück zu bringen. Die Sachsen konnten mit ihren beladenen Fahrzeugen Magdeburg vorbey, grade nach Hamburg gehen, und so auch wieder zurück. Seit jener Zeit dürfen die Hamburger Schiffer zwar Ladung nach Magdeburg hinbringen, aber sie müssen leer wieder zurückgehen. Da nun eine solche Fracht-Fahrt für sie keine Rechnung halten würde, so ist sie den Preußischen Schiffern allein überlassen. Die wenigen Schiffer aus Sachsen oder Böhmen, welche mit Glas-Waaren und Früchten hierher kommen, verkaufen hier ihre Schiffe, wenn sie leer sind.

Die Preußische Schiffahrt theilt sich zwey Zweige: in die Schiffahrt nach Magdeburg und in die Märkische Schiffahrt nach Berlin, Potsdam und Brandenburg; bei jeder ist ein besonderer Schiffs-Procureur angestellt, das Ganze stehet unter der Direction eines Schiffs-Inspectors.

Da die Schiffer allhier nach der Reihe befrachtet werden, so wie sie angekommen sind, so stehet es dem Kaufmanne nicht frey, einen Schiffer zu wählen, mit welchem er seine Güter lieber verladen möchte; sondern er muß sich den gefallen lassen, welcher ihm von dem Schiffs-Procureur, dem man eine Nota der zu versendenden Güter zustellt, aufgegeben wird.

Man bedient sich sowohl nach Magdeburg als nach der Mark, zweyerley Fahrzeuge; die gewöhnlichen großen Fahrzeuge; und kleine, die Jagden genannt werden. Jene sind offen, diese bedeckt. In der Fracht ist zwischen beyden ein Unterschied von circa 30 pCt. Man hat aber bey den Letztern den Vortheil, daß verschiedene Güter der Emballage entbehren können, und besonders den, daß man auf eine geschwindere Ueberkunft rechnen kann. In der spätern Jahreszeit ist dieser letztere Umstand von sehr großem Gewicht.

Die Fracht hat eine gesetzliche Taxe, die, obgleich nicht von allen Waren gleich, jedoch von sehr wenigem Unterschied ist. Einige Waaren, deren Werth keine hohe Fracht vertragen kann, hat man niedriger taxiert, auch ist dabei auf den Raum einnummt, Rücksicht genommen. Der Procureur sorgt dafür, daß der Schiffer die Ladung bekomme, die der Größe seines Schiffes angemessen ist; so auch, daß der Eine nicht mehr als der Andre von solchen Waaren erhalte, die in der Fracht niedrig taxiert sind; z. B. Farbe; Holz in Stücken.

§ 480. Die Fracht nach Magdeburg ist in offenen Fahrzeugen von den mehrsten Waaren 48 gGr. pr. Sch., von Einigen mehr, von Andren weniger

Von Magdeburg nach Hamburg 44 gGr. in Ld'or à 5. In bedeckten Jagden 64 gGr. pr. Sch. nach Magdeburg hinauf, und 56 gGr. von Magdeburg nach Hamburg. Die Frachten sind durchgängig vom Brutto-Gewicht zu verstehen, und bey eingematteten Gütern inclusive der Emballage. Sonst ist noch zu bemerken:

1) Alle von Magdeburg nach Hamburg retour gehende, und alle andere in der Auswärtstaxe nur allein benannte Waaren, zahlen niederwärts 4 gGr. pr. Sch. weniger Fracht als die Taxe in offener Ladung von Aufwärts besagt.

2) Wenn beym Einwintern die Waaren aus dem Schiffe genommen werden: so erhält der Schiffer, wenn es zu Hamburg oder Lauenburg geschehen, 1 Viertel Fracht; zu Boitzenburg, Bleckede oder Hitzacker die halbe Fracht; zu Damnatz und Dömitz, 5 Achtel Fracht; zu Lenzen und Schnackenburg, 3 Viertel Fracht; zu Cumlosen, Wittenberge, Cams, Werben und Sandau 7 Achtel Fracht; zu Arneburg und Tangermünde, die volle Fracht.

3) Trockene Waaren, nach dem Hamburger Gewicht, werden hier gewöhnlich mit 3½ pCt., nasse Waaren mit 3 pCt. Uebergewicht abgeliefert; außer in den Monaten May, Juny und July, da wegen dem Eintrocknen die Lieferung bey trocknen Waaren mit 3 pCt., und bey nassen Waaren mit 2 pCt. Uebergewicht angenommen wird. Dieser letzte Verein versteht sich nach der Lieferungszeit.

4) Thran wird geliefert nach Daummaasse, und passieren 2 Zoll Rheinländisch, inclusive des Spundbrettes, Manquement. Das mehrfehlende muß der Schiffer ersetzen; jedoch mit Ausnahme der 3 Monate Juny, July und August, nach der Lieferungszeit zu verstehen, wo der Schiffer bey Härings-, Bergers und klaren Thran, auch bey Hanf-, Lein-, Rübe- und Terpentin-Oel, von erweislicher Leccagie frey ist.

5) Sämmtliche obige Frachten werden in großen offenen oder verdeckten Jagdgefäßen, vom Frühjahr bis zum 1sten November, bezahlt; vom 1sten November giebt jedes Sch. 4 gGr., und vom 12ten November an 8 gGr. pr. Sch. mehr.

§ 481. Die Fracht von und nach Berlin wird sehr verschieden berechnet, bald vom Netto- bald vom Brutto-Gewicht; von vielen Waaren auch nach ihren Cubic-Inhalt. Sie wird hier nach der Taxe ausgerechnet, und summarisch im Frachtbriefe übergeschrieben. Die Märksche Schiffahrt hat die Gerechtsame, Güter unterwegs mit aufnehmen zu dürfen, welches den Magdeburger Schiffern nicht verstattet wird.

Da ich aus sicherer Quelle weiss, dass dem hiesigen Preußischen Strohm-Schiffahrts-Systeme eine nahe Veränderung bevorsteht, wodurch manchen bisherigen Beschwerden abgeholfen, das Verhältnis zwischen Schiffer und Kaufmann näher bestimmt werden wird, und die überhaupt mehrere Bequemlichkeit, und den Vortheil der Handelnden zur Absicht hat: so behalte ich mir vor, sobald die neue Verordnung erscheint, ein Mehreres über diesen Gegenstand zu sagen.

§ 482. Die Schiffahrt nach und von Lübeck, auf der Stecknitz, ist von weniger Bedeutung. Sie wird mehr benutzt von Lübeck auf hier, und nur von schweren Gütern, oder von solchen, die keine Eile haben. Güter, die für Rußland und die Ost-See bestimt sind, müssen prompt befördert werden, weil die in Lübeck in Ladung liegenden Schiffe selten die langsame Strohm-Fahrt abwarten können.

Die Schiffe auf der Stecknitz sind nur klein, und kommen selten nach Hamburg. Sie gehen nur bis Lauenburg und laden dort auf und ab, die Lauenburger Schiffer gehen zwischen Hamburg und Lauenburg, welcher letztere Ort dadurch einen Gewinn durch Provision zieht, der indessen sehr unbedeutend ist. Mit Einschluß dieser Provision ist die Fracht, wenn man ein ganzes Schiff befrachtet, ohngefähr 20 pr. Sch."

Und weiter — in § 486 — bei der Besprechung des Frachtfuhrwesens: „Die Fracht-Fahrt nach Lüneburg, und über Lüneburg nach Leipzig, welche bekanntlich nur während des Winters stattfindet, wenn es auch zur Zeit der Messe pressante Güter giebt, diese fast ohne Ausnahme von hier zu Wasser nach Lüneburg gehen, muß dem Güter-Bestätter nicht wichtig genug scheinen, da er den unbefugten Lüneburger Schiffern, in deren Händen, wie bereits § 478 gedacht, diese Befrachtung ist, solche ungestört ausüben läßt. Indessen muß man auch gestehen, daß sie mit den Fuhrleuten, die mehrentheils in Lüneburg, Bardowyk, Winsen, und da herum zu Hause gehören, besser bekannt sind."

Auch über die „Geschäfte beym Versenden" sind noch einige Bemerkungen in dem Buche enthalten:

„§ 405. Ist die Ware empfangen, von dem Küper versehen, vom Packer emballiert, und von jenem oder diesem gezeichnet, so wird sie eines Schiffer oder Fuhrmann angewiesen. Von dem Schiffer- und Fuhrwesen-Geschäfte wird besonders gehandelt werden; ich zeige hier nur an, was der Commissionäir dabey zu beobachten hat.

Alle die Personen, welche zum Versenden der Ware behülflich sind: Schiffer, Güter-Bestätter und Litzen-Brüder haben ihren bestimmten Stand an der Börse, oder sie kommen auch zu den Kaufleuten ins Haus. Mit einer Anweisung wo die Waare liegt, von dem Empfänger versehen, lassen sie sich von dessen Arbeits-Leuten die Waaren absetzen, und wenn der Schiffer oder Fuhrmann zum Abgehen bereit, holen sie Fracht-Brief und Zoll-Zettel von dem Kaufmann ab. Den Lüneburger Schiffern wird selten ein Fracht-Brief gegeben, weil ihre Fracht sich immer gleich ist, und die Güter in Lüneburg gewogen werden; auch kann man dem Lüneburger Spediteur täglich Aviso davon geben.

Wo es sich thun läßt, werden die Güter dem Schiffer oder Fuhrmann zugewogen; bei einigen Gütern vor dem emballiren, z. B. bey Caffee, bey andern mit der Emballage. Oehl wird auf der Raths-Waage gewogen.

§ 406. Oft hat der Lüneburger Schiffer mehr Güter angenommen, als er laden kann. Er verwahrt sich einige bis zu einer künftigen Reise, oder er überläßt sie einem seiner Collegen. — Wenn dies ohne Vorwissen des Kaufmannes geschieht, so kann, wenn diesen Gütern bey einem andern Schiffer Schaden wiederfährt, Weitläufigkeit und Nachtheil für den Kaufmann daraus entstehen. Der Committent, welchem der Name des Schiffers in der Factura angezeigt ist, obgleich ihm der Name, ob er so oder so heisst einerley seyn kann, wird dennoch fragen: wie kann meine Ware bey A. verunglücken, wenn sie bey B. verladen ist? Ich nehme diese Bemerkung aus der Erfahrung und ich halte sie wohl werth aufmerksam darauf zu machen."

Und endlich noch ein Zitat über Hamburg selbst (§§ 201, 202): „An einem schiffbaren Strom belegen, im Besitz des Ausflusses dieses Stromes in die Nord-See, steht Hamburg der Handel nach allen Theilen der Welt offen. Es kann zwar nicht überall mit eigenen Schiffen hin; es kann sogar nicht alle Häfen Europas befahren*), aber es nimmt Antheil an dem Handel dahin unter fremder Flagge. Fremde Schiffe bringen die Produkte aller Welttheile auf den Hamburger Markt. Hamburg ist, vermöge des Elbestroms und der Kanäle, die diesen Strom mit andern Strömen in seinem Laufe verbinden, am besten gelegen, ganz Deutschland mit den Produkten des Auslandes zu versorgen. Die Rhein-Gegenden etwa ausgenommen, die zu dem Handel Amsterdams, Antwerpens oder Bremens gehören. Deutschland kann den Absatz seiner Produkte ins Ausland nirgends besser und bequemer befördern, als durch und über Hamburg."

---

*) Wegen der Blockade, die England zur Aushungerung Frankreichs auch über die Elbe verhängt, im November 1804 allerdings bereits, durch Freigabe der Einfahrt über Tönning durchs Watt, wesentlich gemildert hatte.

Die Eintragung von Verfügungsbeschränkungen in das Schiffsregister!

Von Rechtsanwalt O. Vortisch, Berlin.

Das Schiffsregister hat, wie in der den §§ 119 ff. des Binnenschiffahrtsgesetzes beigegebenen Begründung ausgeführt wird, die Bedeutung, „für die Beteiligten ein zuverlässiges und allgemein zugängliches Mittel zur Auskunft über die tatsächlichen und rechtlichen Verhältnisse der Schiffe zu schaffen". Jedoch steht das Schiffsregister im Gegensatz zum Grundbuch nicht für alle Eintragungen in Ansehung der Rechtsverhältnisse an solchen Schiffen offen. Insbesondere ist die Uebertragung des Eigentums an einem Binnenfahrzeug, obwohl sie im Schiffsregister vermerkt werden soll, von der Eintragung in das Register nicht abhängig. Der Erwerb des Eigentums vollzieht sich vielmehr außerhalb des Schiffsregisters in der bei beweglichen Sachen üblichen Weise durch Einigung und Uebergabe. Hieraus folgt, daß Beschränkungen hinsichtlich der Ausübung des Eigentums in das Schiffsregister nicht einzutragen sind. Trotz alledem wird von den Gerichten nicht selten die Eintragung derartiger Verfügungsbeschränkungen in der Eigentumsausübung angeordnet.

Mit einem derartigen Fall beschäftigte sich vor einiger Zeit eine Entscheidung des Kammergerichts vom 15. März 1928 (1 b x 98/28), der folgender Sachverhalt zu Grunde lag:

Auf Antrag eines Gläubigers des im Schiffsregister als Eigentümer eines Motorkahnes eingetragenen Schiffseigentümers A. trug das zuständige Amtsgericht in das Schiffsregister unter Spalte Pfandrechte ein, daß „der eingetragene Schiffseigentümer A. sich auf Grund einer einstweiligen Verfügung des Amtsgerichts Genthin bei Vermeidung einer Geldstrafe von 500,— RM. jeder Verfügung über den Motorkahn zu enthalten" habe. Der Schiffseigentümer A. erhob gegen diese Eintragung Beschwerde mit dem Antrage, die Eintragungsverfügung aufzuheben und die Eintragung als unzulässig zu löschen. Das Registergericht wies diesen Löschungsantrag mit der Begründung zurück, daß eine unzulässige Eintragung nicht vorliege, vielmehr auch Verfügungsbeschränkungen eingetragen werden können. Die gegen diesen Bescheid eingelegte Beschwerde wurde vom übergeordneten Landgericht zurückgewiesen. Dagegen hatte die eingelegte weitere Beschwerde Erfolg. Das Kammergericht wies in der angezogenen Entscheidung das Registergericht an, die vorgenommene Eintragung der Verfügungnsbeschränkung zu löschen. Zur Begründung dieser Entscheidung führte es folgendes aus: „Das Landgericht gelangt in Uebereinstimmung mit dem Registergericht zu der Auffassung, daß das Binnenschiffsregister auch für Eintragungen wie die hier fraglichen offen stehe, weil die §§ 102, 115 des Gesetzes über die freiwillige Gerichtsbarkeit (FGB) ergeben, daß Verfügungsbeschränkungen in das Schiffsregister eingetragen werden könnten; es hält die Zurückweisung des Antrages daher für begründet. Diese Auffassung beruht auf Rechtsirrtum.

Die Führung des Schiffsregisters für Binnenschiffe hat ihre grundsätzliche Regelung in den §§ 119 bis 129 des Binnenschiffahrtsgesetzes gefunden. Diese Vorschriften werden hinsichtlich des materiell in den §§ 1259 folgende des Bürgerlichen Gesetzbuches (BGB.) geregelten Schiffspfandrechtes ergänzt durch die §§ 100 bis 124 FGG; die aber, wie bereits die Ueberschrift des sie enthaltenen Abschnittes zeigt, **nur** für das Schiffspfandrecht gelten. Es ist schon hiernach irrig, wenn die Vorinstanzen sich für ihre Meinung, daß eine Verfügungsbeschränkung des Eigentümers eintragungsfähig sei, auf die Vorschriften der §§ 102, 115 FGG. berufen. Diese erwähnen allerdings eine Verfügungsbeschränkung, haben aber, wie der Zusammenhang eindeutig zeigt, lediglich eine solche im Auge, die sich auf ein eingetragenes Schiffspfandrecht bezieht. Eine Uebertragung der für das Schiffspfandrecht geltenden Bestimmungen auf andere Eintragungen im Schiffsregister ist jedoch nicht ohne weiteres angängig. Dies ergibt schon die durchaus verschiedene Bedeutung der Buchungen und der für die Eintragungen gegebenen Regelung. Während den Pfandrechtseintragungen rechtsbegründende Bedeutung für die Rechtsstellung (§ 1260 BGB.) und durch § 1262 BGB. ein öffentlicher Glaube in gewissem Umfange beigelegt ist und für sie Vorschriften gegeben sind, die denen der Grundbuchordnung angenähert sind (§§ 100—124 FGG.), sind die sonstigen Eintragungen für die Schaffung von Rechtsverhältnissen bedeutungslos, genießen auch nicht öffentlichen Glauben und auch nicht einmal den in § 15 Abs. 2 HGB. vorgesehenen beschränkten Schutz, begründen vielmehr nur eine Vermutung für ihre Richtigkeit.

Die Frage, welche Eintragungen, die mit einem Schiffspfandrecht nichts zu tun haben, eintragungsfähig sind, kann daher nur unabhängig von den Bestimmungen der §§ 100 bis 124 FGG. beantwortet werden. Sie ist dahin zu entscheiden, daß, wie dies auch für das Handelsregister gilt, nur die im Gesetze vorgesehenen Eintragungen statthaft sind, sonstige Tatsachen und Rechtsverhältnisse aber nicht eingetragen werden dürfen. Ueber die Eintragung einer Verfügungsbeschränkung des Eigentümers des Schiffes aber besagt das Gesetz, insbesondere in den §§ 119, 129 des Binnenschiffahrtsgesetzes, wie die auf Grund des Art. 29 Pr. FGG. erlassene allgemeine Verfügung vom 11. Dezember 1899 nichts; es handelt sich bei ihr weder um eine „Veränderung in den eingetragenen Tatsachen" im Sinne des § 126 des Binnenschiffahrtsgesetzes, noch um eine Aenderung in den die Eigentumsverhältnisse betreffenden eingetragenen Tatsachen" im Sinne der §§ 40, 28 der allgemeinen Verfügung vom 11. Dezember 1899; dementsprechend fehlt es auch in dem dieser allgemeinen Verfügung beigefügten Muster an einer Stelle, an der die Eintragung einer Verfügungsbeschränkung vorgenommen werden könnte, ohne die eigentliche Bestimmung der betreffenden Spalte zu verletzen, wie dies auch die vorgenommene Eintragung zeigt, die in der Spalte „Pfandrechte" erfolgt ist, obwohl sie mit einem Pfandrecht keinerlei Gemeinschaft hat. Die Eintragungsfähigkeit einer Verfügungsbeschränkung des Schiffseigentümers muß daher verneint werden."

Hiernach vertritt das Kammergericht die zutreffende Auffassung, daß Verfügungsbeschränkungen hinsichtlich des Eigentums an einem Fahrzeug im Schiffsregister nicht eingetragen werden können. Gegen dahingehende Eintragungsverfügungen von Registergerichten kann daher mit Erfolg unter Berufung auf den angeführten Beschluß des Kammergerichts Beschwerde eingelegt werden.

Verschulden des Schiffsführers

Von Rechtsanwalt Dr. J. Bileski, Berlin.

In dem Aufsatz „Schiffszusammenstoß und Schadensersatzhaftung" im Heft 4 der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt"[1]) ist ausgeführt, daß die Grundlage für das Bestehen der Haftpflicht die Verschuldensfrage bildet. Es ist also von außerordentlicher Bedeutung für die Schiffahrt, wie hier der Begriff des Verschuldens von Gesetz und Rechtssprechung umgrenzt wird, ob diese Grenzen eng gezogen sind oder ein weiter Raum gelassen ist, in welchem zum Schaden der Schiffahrt sich der Begriff des Verschuldens gehörig breit machen kann.

Leider ist das Letzte der Fall, Gesetzgeber und Richter legen einen recht strengen Maßstab an, wenn die Schuldfrage eines Schiffsführers nachgeprüft wird. Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" ist in besonderem Maße dazu berufen, den harten Kampf für die Schiffahrt zu führen, daß hierin einmal Wandel geschaffen wird. Daher sollte auch eine höchstrichterliche Entscheidung, wie sie in dem angezogenen Aufsatz enthalten ist, hier nicht unwidersprochen bleiben. Es darf darüber, daß es sich hier um einen Rechtsstreit zwischen zwei Berufsangehörigen handelte, nicht die Wirkung im allgemeinen und und auf die Allgemeinheit vergessen werden.

Es ist anzunehmen, daß die tatsächlichen Vorgänge, welche dem Prozesse zugrunde lagen, in den drei Rechtszügen sorgfältig aufgeklärt worden sind. Der Schaden war bekanntlich dadurch entstanden, daß sich durch das Schraubenwasser eines Dampfers die Vertäuung einer festgemachten Schute löste. Auf den ersten Anschein sollte man allerdings annehmen, daß der Unfall n u r durch Mangelhaftigkeit in der Vertäuung sich ereignen konnte, da eine ordnungsmäßige Vertäuuung selbst durch stärkeren Seegang nicht beeinträchtigt würde, in der Regel eher das Brechen der Trosse eintreten könnte als das Lösen einer ordentlichen Vertäuung.

Lag eine derartige Erwägung des Dampferführers so fern? Aber nicht nur eine solche ist nach der herrschenden Rechtssprechung unzulässig, darüber hinaus wird dem Schiffsführer die Pflicht auferlegt, in Betracht zu ziehen, „daß auch der Vorschrift zuwider ein ungenügend vertäutes Fahrzeuge vorhanden sein könne". Ohne der Autorität des Reichsgerichts zu nahe treten zu wollen, muß ein derartiges Verlangen an den Schiffsführer, mit allen möglichen Unbesonnenheiten Außenstehender zu rechnen, als übertrieben, ja als weltfremd bezeichnet werden.

Dieser Leidensweg des Schiffsführers hat vielleicht seinen Ursprung im § 230 Absatz 2 des Strafgesetzbuches, wonach gegen denjenigen, welchem eine fahrlässige Körperverletzung zur Last fällt, eine erhöhte Bestrafung vorgesehen ist, wenn er „zu der Aufmerksamkeit, welche er aus den Augen setzte, vermöge seines Amtes, Berufes oder Gewerbes besonders verpflichtet" war.

Da wir gerade auf strafrechtlichem Gebiete sind, sei die bedauerliche Feststellung getroffen, daß auch hier übertriebene Ansprüche an die Sorgfaltspflicht des Schiffsführers Platz zu greifen drohen. Dies ergibt sich aus der Entscheidung des 1. Strafsenates beim Reichsgericht vom 7. Oktober 1927[2]), in welcher verlangt wird, daß bei Beurteilung der Schuldfrage des Schiffsführers auch eine unbesonnene Aenderung der Fahrtrichtung durch die Insassen eines Paddelbootes in Rechnung gezogen werden müsse. Also auch hier wieder die merkwürdig harte Forderung, mit irgendwelchen oft vielleicht kaum vorhersehbaren Unüberlegtheiten anderer rechnen zu müssen. Hier geht es nun gar um die bürgerliche Ehre und um die Ausübung des Berufs des Schiffsführers. Keine Gelegenheit sollte da vorüber gelassen werden, um eindringlichst auf die Unbilligkeit derartiger Anforderungen hinzuweisen.

Aus der neueren Rechtsprechung sei noch das Urteil vom 2. Juli 1927 erwähnt[3]). Der Sachverhalt war folgender: Ein neu erbauter Schleppdampfer sollte an dem dafür festgesetzten Tage eine Probefahrt mittags um 12 Uhr antreten. Vor dieser Fahrt fand um 10 Uhr bereits eine Werftprobefahrt statt, bei welcher das Schiff bereits unter Führung seines Kapitäns stand. An der Fahrt nahmen auch einige Ingenieure und andere Personen der Werft teil. Auf Wunsch des an Bord befindlichen Oberingenieurs fuhr der Kapitän mit dem Dampfer Kreise und machte einige scharfe Wendungen. Dabei wurde eine im Schlepp eines anderen Dampfers befindliche Schute angerannt und beschädigt. Der zur Ein- und Ausschaltung der Dampfsteuerung dienende Hebel war bei Beginn der Fahrt in der für die Betätigung der Dampfsteuerung erforderlichen Stellung gewesen. Er ist aber in dieser Stellung nicht durch Einführung des dazu bestimmten Splints in das hierfür vorgesehene Splintloch festgehalten worden und hat so während der Fahrt des Schiffes bei den auftretenden Erschütterungen seine Lage verändern können; der Splint war allerdings an Bord des Schiffes gewesen und hat verwendungsbereit an gehöriger Stelle an einer Kette gehangen. Das Unterlassen der Einführung des Splints ist dem Kapitän als Fahrlässigkeit, also als Verschulden angerechnet worden.

Obwohl auch gegen diese Entscheidung erhebliche Bedenken vorzubringen wären insbesondere angesichts des Umstandes, daß diese Werftprobe-

[1]) Z. *f. B.* 4/1928, S. 112 ff.: Rechtsanwalt *Dr. Werneburg*, Berlin-Steglitz: *„Schiffszusammenstoß u. Schadensersatzhaftung"*.

[2]) Siehe Z. *f. B.* 10/1927, 448: *„Sorgfaltspflicht des Dampfschiffsführers"*, *Jur. Wochenschrift* 1927, S. 2857.

[3]) *Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen*, Bd. 117, S. 391. Siehe auch Z. *f. B.* 10/1927, 449: *„Unfall bei der Werftprobefahrt"*.

fahrt unter Regie der Werft und unter Aufsicht ihrer Ingenieure stattfand, mag man sich einmal damit abfinden, daß bei der großen Verantwortung, die der Schiffsführer trägt, er hier etwas versehen hat. Dann aber beleuchtet die hier vorgenommene Zusammenstellung von Entscheidungen grell die Unbilligkeit der früheren Urteile. Der Schiffsführer, dessen Verantwortung soweit geht, daß er auf einem werftneuen Schiff in Anwesenheit der bauausführenden Ingenieure für das Vorhandensein eines Splintes, in einem anderen Falle vielleicht einer Schraube oder eines Schekels besorgt sein muß, der also das Höchstmaß menschlicher Aufmerksamkeit für die einwandfreie Führung des Schiffes verwenden muß, soll nun noch die unvorhergesehen auftretenden Unüberlegtheiten und Fehler anderer in Betracht ziehen müssen. Kann ein Unterlassen in dieser Hinsicht die Ursache eines Verschuldens bilden?

Die Frage nach der Ursache dringt noch tiefer in das Gesamtproblem der Haftung des Schiffsführers ein. Wenn am Anfange dieser Ausführungen gesagt worden ist, die Verschuldensfrage bilde die Grundlage für die Haftpflicht, so geht das Schürfen nach der Ursache des Schadensfalles noch weiter zurück, sie ist die Wurzel des Geschehens, dem je nach der ursächlichen Herkunft Schuld oder Nichtschuld zugrunde gelegt wird.

Bei der außerordentlichen Bedeutung des hier behandelten Themas, bei der Notwendigkeit, schädliche Vorurteile zu bekämpfen, scheint es angebracht, kurz die Lehre des ursächlichen Zusammenhanges zu behandeln; denn am wirksamsten bekämpft man das Uebel an seiner Wurzel, dazu gehört, diese kennen zu lernen.

Eine klare Darstellung über die Kausalität der Ereignisse bringt der frühere Oberreichsanwalt Ebermayer in seinem Kommentar des Strafgesetzbuches. Ihr liegen die folgenden Ausführungen zugrunde.

Die Wirkung, der Schadensfall erfolgt durch das Zusammentreffen verschiedener Kräfte. Eine Kraft bringt die im Schlepp befindliche Schute vorwärts, eine andere den Dampfer. Zeitlich und räumlich treffen nun diese Kräfte zusammen. Dieser Kreuzungspunkt ist die Wirkung. Die in dem Kreuzungspunkt zusammentreffenden Kräfte kommen schon irgendwo her. Es bedarf ihrer Auslösung und ihres Antriebes in einem vorausgegangenen Zeitpunkt und an einem räumlich entfernt liegenden Orte. Der Umstand, der die Auslösung der Kraft zu der bestimmten Zeit und in der bestimmten Richtung gibt, wird **Ursache** genannt.

Es gibt nun näher und entfernter liegende Ursachen, mittelbare und unmittelbare. Der Zusammenstoß zwischen Dampfer und Paddelboot erfolgte dadurch, daß das Boot plötzlich in das Fahrwasser des Dampfers hineinsteuerte, und dies deswegen, weil es einem vom Ufer her geworfenen Holzklotz ausweichen wollte. Das Recht will einen Anfangspunkt des Vorganges feststellen.

Das Reichsgericht greift hierbei recht weit in die Vergangenheit zurück, es definiert folgendermaßen: „Im strafrechtlichen Sinne gilt jede Handlung oder Unterlassung als Ursache, die nicht weggedacht werden kann, ohne daß dadurch der rechtswidrige Erfolg entfiele. Trifft dies zu, so hört die Ursache nicht auf, Ursache zu sein, wenn außer ihr noch andere Ursachen mehr oder weniger zur Herbeiführung des Erfolges beigetragen haben. Auf den Grad der Verursachung kommt es nicht an.“ (Zit. i. Ebermayer, 1925, S. 82.)

Dieser sehr weitgehende Ursachenbegriff erfährt jedoch eine wichtige Einschränkung. „Für das Strafrecht kommt es aber nicht auf die logische Rechtfertigung des allgemeinen Begriffs Ursache an, sondern darauf, darzutun, welche Handlungen nach den Bedürfnissen des Lebens verboten und erlaubt sind, wo für sie also die Verursachung beginnt und aufhört.“

Verschiedene Versuche sind unternommen worden, die uferlose Ausdehnung der Gleichwertigkeit aller Bedingungen, zu denen, wie Ebermayer richtig bemerkt, schließlich die Erschaffung der Welt selbst als letzte Ursache gehört, einzudämmen, Hiervon hat besondere Bedeutung die Lehre der adäquaten Verursachung gewonnen. Die für den Begriff Ursache in Betracht kommenden Bedingungen werden umgrenzt „nach dem Gesichtspunkt der Häufigkeit und Wahrscheinlichkeit der Folgen, die diese Bedingungen nach den Erfahrungen des Lebens und Kenntnissen des Naturgeschehens nach sich ziehen, die daher den Bedingungen „angepaßt“, „angemessen“ (adäquat) erscheinen und somit nach dem Erfahrungsgesetz der Menschen den typischen Verlauf der von den Bedingungen ausgelösten Wirkungen darstellen und daher berechenbar sind. Nur den innerhalb dieses zu bestimmenden Kreises oder Spielraumes gelegenen Bedingungen, die eine spezifische Gefahr des Erfolges bilden, wird dann der Erfolg als von ihnen verursacht zugerechnet.“ (Ebermayer S. 84.) Dieser Ursachenbegriff ist von den Zivilsenaten des Reichsgerichts aufgenommen worden.

Die Folgen müssen also „nach dem Erfahrungsschatz der Menschen den typischen Verlauf der von den Bedingungen ausgelösten Wirkungen darstellen und daher berechenbar sein“. Selbst wenn man sich diese Theorie zu eigen macht, erscheinen die bisherigen Urteile anfechtbar. Es ist keineswegs der typische Verlauf der Dinge, daß die Nichtbeachtung eines parallel zum Fahrwasser eines Dampfers fahrenden Bootes, welches also das Fahrwasser nicht mehr behindert und somit die Aufmerksamkeit des Schiffsführers für andere Vorgänge frei läßt, den Zusammenstoß mit dem plötzlich aus dem Kurs laufenden Boote verursachen konnte.

Solche Auffassung zu bekämpfen, heißt, das Haftungsproblem des Schiffsführers an seinen Wurzeln fassen.

Der Ausbau der russischen Wasserstraßen

Von Dr. Hermann Steinert, Danzig-Langfuhr.

Wenn wir uns etwas ausführlicher mit dem Plan für einen großen Ausbau der russischen Wasserstraßen beschäftigen, so muß zunächst auf die großen Fortschritte des russischen Wirtschaftslebens in den letzten Jahren eingegangen werden. Die Pläne für den Ausbau der Binnenwasserstraßen, die wir nachher besprechen, sind keineswegs ferne Utopien, sondern nehmen schon jetzt greifbare Gestalt an, da mit ihrer Verwirklichung sofort begonnen wird. Der Ausbau der Wasserstraßen ist für Rußland eine Notwendigkeit geworden, nachdem die Binnenschiffahrt in den letzten Jahren dem Umfang der Vorkriegszeit nahe gekommen ist. Man hat deshalb einen Plan für den Ausbau für mehrere Jahre festgesetzt, der ausgeht von dem allgemeinen Wirtschaftsplan, bei dem die Entwicklung des gesamten Wirtschaftslebens Jahr für Jahr festgelegt wird. Rußland hat die in Deutschland während des Krieges zur Genüge in Mißkredit gekommene Planwirtschaft durchgeführt, die dort bei dem halb kommunistischen System einigermaßen möglich ist und sich wenigstens deshalb zur Not bewährt, weil man ja keine Vergleichsmöglichkeit unter gleichen Verhältnissen hat.

Man mag zu dem russischen Sowjet-System stehen wie man will, man mag auch an dem russischen Außenhandelsmonopol und der ganzen Planwirtschaft noch so viel berechtigte Kritik üben, so bleibt doch die Tatsache bestehen, daß die letzten Jahre ungeheure Fortschritte gebracht haben, und daß die russische Wirtschaft sich heute dem Vorkriegsumfang sehr stark nähert. Im russischen Wirtschaftsjahr 1926/27 hat die russische Einfuhr einen Wert von rund 713 Mill. Goldrubel erreicht gegenüber nicht ganz 756 Mill. im Vorjahre, und die Ausfuhr kam auf rund 769 Mill. Rubel gegen 677 Mill. im Vorjahre. Rußland ist unter den Oststaaten für die letzten beiden Jahre wieder das Land mit dem bei weitem größten Außenhandel; es hat zeitweise Polen im Außenhandel weit überholt, und es ist auch für Deutschland schon wieder der größte Abnehmer im Osten. Die russische Holzausfuhr ist schon wieder ungefähr halb so groß wie vor dem Kriege, die Getreideausfuhr spielt schon wieder eine erhebliche Rolle in der Weltwirtschaft, die Ausfuhr von Erdölerzeugnissen aus Rußland ist im Jahre 1926/27 mit 2 038 000 t bereits doppelt so groß wie vor dem Kriege. Für einzelne Waren ist Rußland heute Deutschlands bester Käufer auf der ganzen Welt. Die russische Kohlengewinnung im Donez-Gebiet hat 1925/26 bereits fast 20 Mill. t erreicht und ist damit nur noch ganz wenig vom Vorkriegsstand entfernt.

Mit dieser Hervorhebung des heutigen Standes der russischen Wirtschaft soll beileibe nicht ein Loblied auf das heutige Rußland gesungen werden. Es erscheint sicher, daß ohne das Sowjet-System bei den reichen Hilfsquellen und der großen Bevölkerung Rußlands dieses heute in seiner Wirtschaft den Vorkriegsstand um mindestens ein Viertel überschritten hätte, wenn man nicht das Sowjet-System hätte durchmachen müssen. Für das Ausland, das praktisch die heutigen Möglichkeiten beurteilen will, muß aber der große Fortschritt, der trotz des Sowjet-Systems allmählich eingetreten ist, hervorgehoben werden. Rußland wird eben allmählich wieder der größte Käufer für Industriewaren in Europa, es entwickelt außerdem seine Industrie und sein Verkehrswesen in solchem Maße, daß diese Fortschritte unbedingt beachtet werden müssen. Das muß man sich auch bei der Beurteilung der Pläne für den Ausbau der Binnenwasserstraßen vor Augen halten.

Der Ausbau des Verkehrswesens ist mit dem Ausbau der Wirtschaft Hand in Hand gegangen, meistens allerdings etwas nachgehinkt. Man hat zunächst die Eisenbahnen einigermaßen instand gesetzt, und dann hat man sich an die Wiederherstellung der Häfen gemacht. Die Häfen sind in den letzten Jahren wesentlich verbessert worden. Nachdem jetzt der Seeverkehr einzelner russischer Häfen dem Vorkriegsstand ebenfalls nahe gekommen ist, ist ein weiterer großer Ausbau der Seehäfen ins Auge gefaßt. Es ist ein Ausbauplan für 13 Häfen für die nächsten Jahre ausgearbeitet worden. Für das Jahr 1930 wird der Umfang des Güterverkehrs für den Leningrader Hafen auf 4,5 Mill. t berechnet, für Rostow auf ca. 1 Mill., Noworossijsk auf 2 Mill., Odessa auf ca. 2 Mill. usw., insgesamt auf 26 Mill. Tonnen. Von diesem Betrag sollen auf Getreideladungen ca. 7,2 Mill. t, auf Holzladungen über 2 Mill. t, auf Naphtaladungen etwa 7,2 Mill. t, auf Kohlenladungen über 2 Mill. t, auf die übrigen Ladungen ca. 7,1 Mill. t entfallen. Im Jahre 1927 betrug der Gesamtverkehr der russischen Häfen bereits 18,3 Mill. t Güter, wovon auf Wladiwostok 2,1 Mill., Noworossijsk 1,6 Mill., Leningrad 1,6 Mill., Archangelsk 1,0 Mill., Odessa 0,8 Mill., Poti 0,7 Mill. t entfallen. Die Erreichung von 26 Mill. für alle Häfen ist daher sehr wohl bis 1930 möglich. Die in dem Plan vorgesehenen Holzladungen haben 1927 sogar schon beinahe 2 Mill. t ausgemacht. Der russische Hafenausbauplan muß daher unbedingt durchgeführt werden, wenn die Häfen der Verkehrszunahme entsprechen sollen. Der fünfjährige Plan berechnet die Gesamtsumme für die Hafenbauten auf 195,6 Mill. Rubel. Bei dem Ausbau der

Häfen handelt es sich zum Teil um eine Vertiefung, teils um bedeutende neue Kaianlagen, namentlich in Murmansk, Odessa und Nikolajew, ferner auch um den Neubau eines Hafens an der Luga-Mündung, wofür noch besondere Mittel bewilligt werden, vor allem aber um eine Verbesserung der Umschlagsvorrichtungen und der Lagereinrichtungen. So ist auch der Bau von 9 Elevatoren mit einem Fassungsvermögen von 319 000 t geplant. Ferner sollen Kühlanlagen mit einer Aufnahmefähigkeit von 16 300 Tonnen und andere Lagerräume für 257 000 Tonnen hergestellt werden. Es soll ferner noch ein Plan für den Ausbau der Häfen von Wladiwostok, Feodosia, Nikolajewsk am Amur und Berdjansk ausgearbeitet werden. In großem Umfange sind Hafenbauten bereits in Leningrad im Jahre 1927 vorgenommen worden, wo man einen ganz neuen Holzhafen mit modernsten Umschlagvorrichtungen erbaut. Die Holzausfuhr von Leningrad betrug 1927 auch schon über 600 000 t.

Weiter hat man einen großen Ausbau der Handelsflotte in die Wege geleitet. Wer mit Schiffahrtsverhältnissen der Vorkriegszeit vertraut ist, wird sich besinnen, daß damals mehrmals im Jahre große Pläne für den Bau einer russischen Handelsflotte auftauchten, da die russische Handelsflotte zu klein und veraltet war. Trotz aller Pläne fehlte aber damals die nötige Energie. Seit 1924 hat auch der Sowjet-Staat immer häufiger Pläne für den Ausbau der Handelsflotte erörtert, und er hat nun auch die nötige Energie für diesen Ausbau aufgebracht. Schon 1925 wurden, nachdem der russische Handelsschiffsbau 10 Jahre geruht hatte, die ersten neuen Seeschiffe in Leningrad auf Stapel gelegt. Diese Schiffbautätigkeit hat schnell einen unerwartet großen Umfang angenommen. Das war nur möglich, weil Werftanlagen in Gestalt der alten Kriegsschiffwerften mit verhältnismäßig guter Einrichtung zur Verfügung standen. Diese sind nun im Laufe der Jahre 1926 und 1927 immer mehr für den Handelsschiffsbau ausgenutzt worden. Während vor dem Kriege in der Regel auf russischen Werften nur 5—8000 Tons Handelsschiffsraum sich im Bau befanden, waren in Rußland am 1. Oktober 1926 bereits 23 Seeschiffe mit einem Raumgehalt von 49 000 Tons und am 1. Januar 1928 35 Seeschiffe mit 87 658 Tons im Bau. Allerdings ist die Fertigstellung der Schiffe mit Schwierigkeiten verknüpft, weil es an Fachkräften und an Material fehlt. Das Schiffbaumaterial wird ausschließlich von russischen Werken bezogen, was eine Verzögerung der Bauten herbeiführt. Die Bauzeit der russischen Handelsschiffe ist daher ungefähr doppelt so lang wie für entsprechende Bauten in anderen Ländern. Das erste größere Handelsschiff, das nach dem Kriege in Rußland gebaut wurde, ist das Holztransportschiff „Stalin" von etwa 4000 t Tragfähigkeit, das am 26. August 1927 nach beinahe zweijähriger Bauzeit seine Ausreise von Leningrad antrat. Der Neubau der größeren Handelsschiffe erfolgt in der Hauptsache auf den Werften des Baltischen Schiffbautrusts in Leningrad und auf der Werft Marty in Nikolajew. Für das Wirtschaftsjahr 1926/27 standen rund 35 Mill. Rubel für Neubauten zur Verfügung, während die Summe für 1927/28 noch erheblich größer ist. Infolge dieser Vergrößerung der russischen Handelsflotte ist auch der Transport von Waren durch die russische Handelsflotte von Jahr zu Jahr gestiegen. Durch russische Handelsschiffe wurden befördert

1925	822 900 t
1926	827 400 t
1927	1 020 000 t

Später als die anderen Verkehrsmittel kommt nun auch die Binnenschiffahrt für den Wiederaufbau heran. Man hat schon seit mehreren Jahren die Flotte der Binnenschiffahrt einigermaßen wieder instand gesetzt, aber die Instandsetzung der Binnenwasserstraßen war nur in ungenügendem Maße geschehen. Erst von 1926 ab sind auch für den Ausbau der Binnenwasserstraßen größere Mittel vorgesehen. Der Plan für den Ausbau der Binnenwasserstraßen ist als letzter derartiger Plan aufgestellt und sieht für die Instandsetzung der gesamten Flußschiffahrt für die 5 Jahre von 1926/27 bis 1930/31 die ungeheure Summe von 406,4 Mill. Rubel oder beinahe einer Milliarde Mark vor.

Die gewaltige Summe, die ja für das Jahr durchschnittlich beinahe 200 Mill. Mark beträgt, entspricht dem großen Umfang des russischen Wasserstraßennetzes. Die Binnenschiffahrt hat in Rußland infolge der großen Ausdehnung des Reiches und des Vorhandenseins großer Ströme von jeher eine besondere Rolle gespielt, und abgesehen von der völligen Vernachlässigung der Ströme Weichsel und Memel, die man aus politischen Gründen nicht ausgebaut hat, hat Rußland auch immer viel für den Ausbau seiner Wasserstraßen getan. Daß dieser Ausbau trotzdem immer nur unvollständig blieb, liegt an der großen Ausdehnung der Wasserstraßen. Fast jedes der in Frage kommenden Flußgebiete übertrifft ja bei weitem die größten deutschen Flußgebiete und stellt daher sowohl an die Technik wie an die Finanzen ungeheure Anforderungen.

In der Hauptsache kann man vier große Binnenschiffahrtsgebiete in Rußland feststellen. Das bei weitem wichtigste und größte Gebiet ist das Wasserstraßensystem der Wolga, dieses von Natur für die Schiffahrt ungewöhnlich günstigen Stromes. Im Norden hat vorläufig noch das Wasserstraßengebiet der Düna verhältnismäßig geringe Bedeutung, die aber sehr schnell zunimmt, wie sich schon aus der Tatsache ergibt, daß der Verkehr auf dem Wasserstraßengebiet des Nordens im Jahre 1925 schon größer gewesen ist als vor dem Kriege. Weiter ist als besonders wichtig zu nennen das sogenannte Nordwest-Gebiet, d. h. die nach Leningrad, dem früheren St. Petersburg, führenden Wasserstraßen, die durch eines der größten Kanalsysteme Europas mit dem Wolga-

Gebiet verbunden sind. Schließlich ist das vierte ganz große Wasserstraßensystem Rußlands, das des Dnjepr, das technisch die größten Schwierigkeiten bietet und Gegenstand eines der kühnsten Ausbaupläne ist. Die sibirischen Pläne lassen wir vorläufig als weniger wichtig weg. Auf Weichsel und Memelstrom ist heute in diesem Zusammenhang nicht mehr einzugehen, da sie nicht mehr zu Rußland gehören, wenngleich sie bei dem Ausbau der russischen Wasserstraßen für den russischen Durchgangsverkehr auch noch Bedeutung haben werden. Rußland erstrebt sowohl auf dem Memelstrom den freien Verkehr namentlich für Holz nach Memel und Königsberg, wie auch auf der Weichsel freien Durchgang unter Verwendung des Kanalsystems zwischen Dnjepr und Weichsel zum Verkehr nach Danzig. Der hier in Frage komende Verkehr ist aber unbedeutend im Vergleich zu den großen russischen Wasserstraßen.

Bei dem Wiederaufbau der russischen Binnenschiffahrt handelt es sich um 2 Aufgaben: einmal um die Instandsetzung der Wasserstraßen und vor allem des vorhandenen Schiffsmaterials, zum andern um einen Ausbau der Wasserstraßen durch Regulierung von Flüssen und Bau von Kanälen.

Mit der Instandsetzung der Wasserstraßen und des Schiffsmaterials hat man bereits seit 1923 in größerem Umfange begonnen. Hierfür wurden im Wirtschaftsjahr 1923/24 schon 14,1 Mill. Rubel aufgewendet, in 1924/25 21,7 Mill. Rubel, und in 1925/26 stieg diese Summe auf 30,1 Mill. Rubel, während für 1926/27 über 40 Mill. Rubel bereitgestellt wurden. Da aber während des Krieges Wasserwege und Material sehr stark vernachlässigt waren, namentlich ein großer Teil der Schiffe verfallen ist, ist der Vorkriegsstand in der Binnenschiffahrt noch nicht erreicht. Nach russischen Angaben wurden im Jahre 1913 von allen Gütertransporten in Rußland 28% auf dem Wasserwege befördert, 1926 aber nur 23%. Die Entwicklung der russischen Binnenschiffahrt in den letzten Jahren zeigt die folgende, von russischer Seite aufgestellte Tabelle, in der die beförderte Gütermenge in 1000 t enthalten ist.

	1913	1924	1925	1926	1926 in % zu 1913
Wolga	22 709	9 296	11 324	14 250	64
Nordwesten	11 918	4 911	5 845	4 220	38
Norden	3 523	2 957	3 740	3 720	105
Dnjepr	5 728	1 092	1 707	2 650	45
Don-Kuban	674	116	199	320	47
Westsibirien	1 766	909	1 253	2 000	116
Amur	1 282	285	210	280	22
Mittelasien	—	13	47	500	—
Zusammen	47 600	18 579	24 325	28 000	59

Die Richtigkeit dieser Tabelle läßt sich natürlich nicht nachprüfen, doch stimmen auch private Berichte über den gestiegenen Umfang der russischen Binnenschiffahrt ungefähr mit dem Ergebnis dieser Tabelle überein. Danach hat der Verkehr heute ungefähr den halben Umfang der Vorkriegszeit erreicht. Eine Zunahme im Verkehr besteht nur im Norden, weil heute mehr Holz als früher den Weg nach den Eismeerhäfen nimmt und dabei natürlich den Wasserweg benutzt. Am schlechtesten ist die Entwicklung gerade bei den früheren Hauptwasserstraßen, namentlich bei der Wolga, der Newa und im Dnjepr-Gebiet, weil sich hier die Zerstörung des Schiffsmaterials am meisten bemerkbar gemacht hat. Beim Dnjepr-Gebiet spricht auch mit, daß ein Teil dieses Gebiets, der für die Holzbeförderung große Bedeutung hatte, heute zu Polen gehört. Im ganzen hat das Jahr 1926 nur sehr mäßige Fortschritte gegenüber dem Vorjahre gebracht, ein Beweis dafür, daß die Binnenschiffahrt noch dringend einer weiteren Förderung bedarf.

Der Anteil der wichtigsten Güterarten an der Beförderung auf den russischen Wasserstraßen ergibt sich aus der folgenden Tabelle:

	1913	1924	1925	1925 in % zu 1913
Getreide	5 938	877	1 210	20
Salz	992	536	550	55
Fische	346	169	216	62
Sonstiges	9 781	1 473	2 637	27
Erdölprodukte	5 383	2 660	3 674	70
Brennholz	6 241	6 641	6 405	103
Bauholz	18 919	7 223	9 633	51
Zusammen	47 600	19 579	24 325	51

Abgesehen von Brennholz, das heute wegen der Kohlenknappheit in Rußland größere Bedeutung hat als früher, ist die Beförderung von Erdölerzeugnissen am stärksten wieder gestiegen, weil Erdöl heute überhaupt im russischen Handel eine größere Rolle spielt als vor dem Kriege. Getreide wird verhältnismäßig wenig befördert, weil der Getreideüberschuß noch gering ist.

Sehr stark sind auf den meisten Wasserstraßen des Nordens die Holztransporte namentlich im Jahre 1927 gewachsen, nachdem die Holzausfuhr jetzt beinahe den Umfang der Vorkriegszeit erreicht hat. Für 1927 dürften die Holztransporte etwa 15 Mill. t ausmachen; genaue Angaben liegen jedoch nicht vor.

Stark belebt hat sich auch nach dem Kriege wieder der Passagierverkehr. Während er im Jahre 1923 erst rund 7 Mill. Personen betragen hat, stieg er in 1924 schon auf 11,8 Mill. und 1925 auf 13 Mill. Personen. Besonders stark entwickelt hat sich der Passagierverkehr in den letzten beiden Jahren auf dem Dnjepr.

Die weitere Entwicklung des Verkehrs ist erschwert durch den ungenügenden Bestand an Binnenschiffen. Mit Neubauten für die Binnenschiffahrt hat man erst im Jahre 1926 in größerem Umfange begonnen, während bis dahin nur das alte Schiffsmaterial zur Verfügung stand. Von diesem Material waren gerade die wertvolleren Einheiten während der Revolution in Verfall ge-

raten, so daß erst allmählich die Schiffe wieder instand gesetzt werden konnten. Ueber die vorhandene Binnenschiffsflotte liegt eine Statistik von Anfang 1924 vor, die folgendes Bild ergibt:

	Dampfer	Pferdestärken	Andere Schiffe	Tragfähigkeit in 1000 Pud
Gesamtzahlen . . .	3 097	667 209	5 559	245 724
davon Friedhofsmat.	845	115 667	1 507	54 404
gebrauchsfäh. Flotte	2 252	515 542	4 052	181 320

Bei dem Friedhofsmaterial handelt es sich um Schiffe, die nur mit erheblichen Ausgaben instandgesetzt werden können oder zum Teil eine Instandsetzung überhaupt nicht lohnen. Da Neubauten fast gar nicht hinzukommen und manches alte Schiff nur weiter ausrangiert werden mußte, so ist bis 1926 der Schiffsbestand nicht gewachsen, außer bei hölzernen Kähnen und bei Tankkähnen, da die Naphtagesellschaften selbst Tankkähne bauten. Anfang 1926 ergibt sich folgender Schiffsbestand:

	Dampfer	Pferdestärken	Andere Schiffe	Tragfähigkeit in t
im Privatbesitz . .	182	3 994	1 592	132 100
im Staatsbesitz . .	2 229	502 263	3 723	1 923 000
Im Bes. v. Organis.	534	39 639	2 322	826 500
Gesamtbestand:	2 945	545 896	7 637	3 881 600

Von den Dampfern war auch 1926 ein großer Teil nicht betriebsfähig, und zwar waren rund 1200 Dampfer aus dem Staatsbesitz nicht im Betrieb, während die Kähne fast sämtlich benutzt wurden. Die staatliche Binnenschiffahrt wird durch 9 größere Dampfschiffahrtsgesellschaften betrieben, die für die einzelnen Flußsysteme eingerichtet worden sind.

Es gibt die Wolgaer Dampfschiffahrts-Gesellschaft, die hauptsächlich den Passagierverkehr mit großen Dampfern betreibt, ferner die nordwestliche Dampfschiffahrt, die auf dem Kanalsystem zwischen Wolga und Leningrad, auf den nördlichen Seen und auf der Düna arbeitet, weiter die Dnjepr-Dampfschiffahrt, die Amur-Dampfschiffahrt, die Westsibirische Dampfschiffahrt usw. Vom gesamten Güterverkehr des Jahres 1926 entfielen 15,4 Mill. t auf die staatlichen Dampfschiffahrtsgesellschaften und 12,6 Mill. t auf die anderen Betriebe. Bei diesen anderen Betrieben spielen die Hauptrolle die Naphtha-Gesellschaften mit ihrem großen Schiffspark. Private Unternehmer dürfen sich in der Binnenschiffahrt ziemlich frei betätigen, soweit ihr Personalbestand nicht 50 Personen überschreitet. Die private Betätigung ist am größten im Dnjepr-Gebiet und auf den sibirischen Flüssen.

Da namentlich der Passagierverkehr sehr schnell gestiegen ist, so hat man sich seit 1926 recht lebhaft mit der Frage des Neubaues von Binnenschiffen beschäftigt. Kleinere Werften hierzu standen an den einzelnen Flußgebieten genügend zur Verfügung. Der Bau von Holzschiffen ist auf diesen kleinen Werften wohl auch niemals ganz eingestellt worden. Im übrigen haben die Werften bis 1925 vorwiegend mit der Instandsetzung der alten Schiffe zu tun gehabt. Inzwischen ist auch der Bau von Maschinen und Motoren wieder so weit in Gang gekommen, daß von 1926 ab neue Schiffsmaschinen in genügender Menge geliefert werden konnten.

Von 1926 ab war daher auch ein großes Neubauprogramm vorgesehen, und zwar sollten nach den Plänen der staatlichen Schiffahrtsgesellschaften 216 neue Motorschiffe mit einer Tragfähigkeit von 220 542 t und 5 Schleppdampfer mit 1020 PS gebaut werden. Ein großer Teil der Motorschiffe ist für den regelmäßigen Personenverkehr bestimmt, wofür auch 1927 schon mehrere große Neubauten in Dienst gestellt worden sind. Im übrigen handelt es sich bei den Motorschiffen hauptsächlich um Fahrzeuge für die Beförderung von Erdölerzeugnissen, wofür schon lange Knappheit an Schiffsraum besteht. Auch der Bau von Frachtschiffen soll daher wesentlich erweitert werden, und die Schiffahrtsgesellschaften sollten im Laufe des Jahres 1926 Baupläne für die nächsten 5 Jahre bei der Hauptverwaltung für Flußschiffahrt einreichen. Ueber die weitere Entwicklung des Baues von Binnenschiffen sind Zahlen nicht bekannt geworden. Wenn auch die vorhandenen Werftanlagen dafür zur Not ausreichen, so hat sich wahrscheinlich die Durchführung des Programms erheblich verzögert wegen Mangel an Schiffbaumaterial und wegen Mangel an Fachkräften. Aus den Berichten über die Schiffbauindustrie ist nur zu ersehen, daß einige Passagierschiffe und eine Reihe von Schleppern gebaut worden sind.

Gehen wir nun zum Ausbau der Wasserstraßen selbst über, so ist zu bemerken, daß die wichtigste Wasserstraße, nämlich die Wolga, wohl größere Ausbauarbeiten nicht erforderlich macht, sondern nur Instandhaltungsarbeiten, die dort auch keinen großen Umfang haben. Die Wolga ist ja auch in der Zeit des völligen Verfalls der russischen Binnenschiffahrt immer für verhältnismäßig große Schiffe gut benutzbar gewesen, wie die vor fünf Jahren erfolgte Reise eines seetüchtigen Motorschiffes von Hamburg über Leningrad und durch das Marienkanal-System zur Wolga und zum Kaspischen Meer beweist. Der Marienkanal selbst allerdings war zeitweise erheblich verfallen und ist auch heute noch nicht auf die volle Höhe seiner Leistungsfähigkeit gebracht, wie überhaupt wohl alle Kanäle heute verbesserungsbedürftig sind.

Rußland hat früher außerordentlich viel für den Ausbau von Kanälen getan, und es scheint, als ob in dieser Hinsicht wieder eine neue Periode lebhafter Bautätigkeit einsetzen will. Tatsächlich

haben die Russen schon vor sehr langer Zeit fast alle ihre großen Ströme durch sehr wichtige Kanäle in Verbindung gebracht. Zunächst ist in dieser Hinsicht das Marienkanal-System zu nennen, das bereits im Jahre 1810 nach Plänen, die auf Peter den Großen und das Jahr 1711 zurückgehen, eröffnet wurde. Das Marienkanal-System verbindet die Wolga mit dem Ladoga-See, also das Kaspische Meer mit der Ostsee. Die Wasserstraße hat von Leningrad bis zur Scheitelhaltung auf 574 km Länge einen Höhenunterschied von ungefähr 120 m mit 29 Schleusen zu überwinden. Die Scheitelhaltung am Kowja-See und in der Nähe des Onega-Sees bildet ein Kanal von 8,5 km Länge, und dann folgt der 551 km lange Abstieg zur Wolga mit verschiedenen Kanälen und Flüssen, wobei 42 m Gefälle durch 7 Schleusen überwunden werden. Die Wasserspiegelbreite der Kanäle betrug vor dem Kriege ungefähr 25 m, die Wassertiefe knapp 2 m. Die Schleusen waren jedoch für sehr bedeutende Schiffe benutzbar, da sie eine Länge von 82 m und eine Breite von 10,67 m bei 2,13 m Tiefe hatten. Wenn man bedenkt, daß auf dieser Wasserstraße Schiffe von ca. 800 t Tragfähigkeit üblich waren, so kann man ermessen, welche große Leistung die Erbauung dieses Kanalweges darstellt. Auf einer Strecke dieses Kanalsystems gibt es sogar Schleusen von 339 m Länge und 12,8 m Breite, wobei diese Schleusen natürlich hauptsächlich für die Holzflößerei so groß gebaut sind. Infolge der großen Schleusen und der Länge dieser Wasserstraße von über 1000 km dauerte die Fahrt von Rybinsk bis Leningrad vor dem Kriege in der Regel etwa 30 Tage. Auch zur Verbindung der Wolga mit dem Don, die ja heute angestrebt wird, hat man schon im alten Rußland mit dem Bau von Kanälen begonnen, und zwar gehen die ersten Bauarbeiten bis ins 17. Jahrhundert zurück, und zu Beginn des 18. Jahrhunderts ließ Peter der Große zunächst den Iwanowsky-Kanal in Angriff nehmen, der von der Quelle des Don zum Wolga-Gebiet herüberführen sollte. Später aber wurde dieser Bau fallen gelassen zugunsten einer Verbindung der Wolga mit der Newa, und zwar nicht des Marienkanal-Systems, sondern des sogenannten Wischny-Wolotschek-Systems, das ungefähr bei Twer, 745 km oberhalb Rybinsk, von der Wolga abzweigt und dann durch verschiedene kleine Flüsse zu dem in den Ladoga-See mündenden Wolchow-Fluß führt. Da dieser Weg aber nicht genügend leistungsfähig war, begann Peter der Große noch mit einer weiteren Wasserstraße zwischen Petersburg und Wolga, mit dem sogenannten Tikhwinski-System, das unter Benutzung verschiedener kleiner Flüsse von St. Petersburg nach Rybinsk führt und 929 km lang ist, wovon 241 km auf Kanäle mit 62 Schleusen entfallen. Auf dieser Wasserstraße können aber nur Schiffe von 25 m Länge verkehren, so daß sie heute kaum noch Bedeutung hat. Aehnliche kleine Wasserwege wurden ferner schon vor langer Zeit in Rußland gebaut zur Verbindung des Dnjepr mit der Düna (Beresina-Kanal), zur Verbindung des Dnjepr mit der Memel (Oginski-Kanal) und zur Verbindung des Dnjepr mit dem Bug (Königs-Kanal). Hier sind also mehrere Wasserwege zwischen dem Schwarzen Meer und der Ostsee vorhanden, wovon ja heute noch hin und wieder in der deutschen Presse gesprochen wird, ohne daß jemals eine kritische Betrachtung dieser Wasserwege erfolgt. Der Königs-Kanal ist sogar verhältnismäßig leistungsfähig, da er von Schiffen von 40 m Länge, 6 m Breite und 1,2 m Tiefgang benutzt werden konnte. Diese Kanäle wollen die Russen jetzt auch wieder instandsetzen.

Die neuen Ausbaupläne der Sowjet-Regierung erstrecken sich auf fast sämtliche genannte Kanalsysteme und auf einige andere. Man muß dabei bedenken, daß die meisten dieser Kanäle in den Jahren des Krieges und vor allem der Revolution so stark verfallen sind, daß sie heute nur schlecht benutzt werden können. Die großen Summen, die jetzt für den Ausbau der Wasserstraßen zur Verwendung kommen sollen, werden deshalb in erster Linie gebraucht zur Instandhaltung der verfallenen Kanalstrecken. Für Neubaupläne bleibt vorläufig noch nicht so sehr viel übrig.

Für den Ausbau der Wasserstraßen ist von der Zentralverwaltung der Binnenwasserstraßen ein Plan für die Jahre 1926/27, beginnend mit dem 1. Oktober 1926 bis 1930/31 ausgearbeitet worden, der die Instandsetzung sämtlicher Wasserstraßen bis zum Vorkriegsstand und darüber hinaus Neubauten vorsieht. Insgesamt sollen in diesen 5 Jahren für die Wasserstraßen 406,4 Mill. Rubel aufgewendet werden, und zwar 238,6 Mill. für besondere und für laufende Reparaturen, 33,1 Mill. Rubel für Wiederherstellung zerstörter Anlagen und 137,8 Mill. Rubel für neue Wasserstraßenanlagen. Für Neubauten ist also die stattliche Summe von beinahe 300 Mill. Goldmark vorgesehen.

Zur Durchführung der Arbeiten ist auch zunächst vor allem eine Erneuerung und Instandsetzung des technischen Materials der Bauverwaltung erforderlich. Während der Jahre 1927 und 1928 sollten für diese Arbeiten 14,7 Mill. Rubel aufgewendet werden, und zwar war vorgesehen der Bau einer größeren Anzahl von Häusern für die Wasserstraßenverwaltung mit einer Fläche von zusammen 320 000 qm, die Anschaffung neuer Maschinen, Motoren und Kräne für die vorhandenen Schiffe, der Bau von 92 Dampfkesseln und der Neubau von 13 Dampfern, 38 Motorbooten und 607 Fahrzeugen ohne Antriebskraft. Der Hauptteil dieses Bauplanes dürfte inzwischen verwirklicht sein.

Ferner hat die Wasserstraßenverwaltung Mittel angefordert für die Untersuchung verschiedener Wasserstraßen und Ausarbeitung von Projekten usw. Diese Arbeiten erstrecken sich auf die Wolga von Rybinsk bis Nishnij-Nowgorod, die

Schecksna, den unteren Don, den Dnjepr zwecks Ausarbeitung eines Projekts der Kanalisierung des unteren Dnjepr, die sibirischen Wasserstraßen in der Richtung Ob, Ussa, Petschora, Indiga, den Fluß Beresina und das Beresina-System, den oberen Don zwecks Aufstellung eines Schleusenprojekts, die Verbindung der Flüsse Kama und Petschora, das Tikhwinski-Kanalsystem zwecks Ausarbeitung eines Projekts für dessen vollständigen Umbau. Ferner sollen, wegen der Notwendigkeit, Umschlagplätze zur Verbindung der Wasser- und Bahnwege zu schaffen, Untersuchungen von Buchten und Häfen vorgenommen werden, um die günstigsten Stand- und Landungsmöglichkeiten für die Schiffe festzustellen.

Die Instandsetzungsarbeiten sollen sich planmäßig auf folgende Kanäle erstrecken: 1. Marienkanal-System zwischen Wolga und Ladoga-See, 2. Ladoga-See-Kanal, 3. Beloserski-Kanalsystem, das um den sogenannten Weißen See östlich vom Onega-See herumführt und daher eigentlich noch zum Marienkanal-System gehört; 4. Kanalsystem der nördlichen Dwina, die durch den Katharina-Kanal mit der Kama und dadurch mit der Wolga verbunden ist und durch andere Kanäle mit dem Oberlauf der Wolga, sowie mit der Petschora; 5. Wischny-Wolotschek-System zur Verbindung der mittleren Wolga mit dem Ladoga-See; 6. Tikhwinski-Kanalsystem zwischen der Wolga und dem Onega-See; 7. Beresina-Kanalsystem zur Verbindung des Dnjepr mit der bei Riga mündenden Düna. Außerdem hat Rußland auch schon im Jahre 1926 mit Vermessungsarbeiten zur Instandsetzung des Königs-Kanals zwischen Dnjepr und Weichsel begonnen, um durch diesen Kanal eine Holzflößerei nach Danzig ins Leben zu rufen.

Neue Wasserbauten sind in folgendem Umfang vorgesehen: 1. Umbau des Moskwasystems und Ausbau der Schleusen, 2. Beendigung der Kanalisierung des Flusses Scheksna, 3. Verbindung der Flüsse Pinega und Kuloj, 4. Regulierung der Wolga bei Saratow, 5. gründlicher Umbau des Mariensystems auf der Strecke Onega-See-Belosero, um diese für größere Fahrzeuge schiffbar zu machen, 6. Regulierung des Dnjepr bei Kiew, 7 Regulierung des Dnjepr bei Tscherkassy, 8. Regulierung des unteren Dnjepr, 9. Verbindung der Flüsse Kama und Petschora.

Ferner wird eine Verbesserung der vorhandenen Wasserstraßen durch Baggerung und durch Verbesserung der Beleuchtung usw. in Aussicht genommen. Insbesondere soll die untere Wolga vertieft werden, so daß dort eine Wassertiefe von mindestens 2,30 m jederzeit vorhanden ist, während diese Wassertiefe vor dem Kriege nur etwa 2,10 m betragen hat.

In diesem allgemeinen Wasserstraßenprogramm, das vorstehend wiedergegeben ist, ist bereits der Ausbau des Dnjepr enthalten. Dieser Ausbau ist ein Teil des großen Dnjeprostroi-Bauprojekts, mit dessen Ausführung im Jahre 1927 schon im größten Umfange begonnen wurde, so daß dabei heute 10 000 Arbeiter beschäftigt sind. Bei diesem Dnjeprostroi-Bauwerk handelt es sich um die Ausnutzung des Gefälles des Dnejpr bei den großen Stromschnellen von Soporoshje zur Gewinnung elektrischer Kraft. Durch einen großen Staudamm von 720 m Länge und 37 m Höhe wird der Dnjepr südlich von Jekaterinoslaw angestaut. Die Stromschnellen verschwinden dadurch für die Schiffahrt. Die Schiffe werden durch eine Schleusenanlage aus dem Stausee nach dem Unterlauf des Flusses durchgeschleust. In Verbindung hiermit wird der Unterlauf reguliert. Sobald diese Arbeiten fertiggestellt sind, was bis 1932 der Fall sein soll, wird der Dnjepr in seiner ganzen Länge von großen Schiffen bis zu etwa 2 m Tiefgang benutzt werden können, während jetzt die Stromschnellen diese Wasserstraße unterbrechen. Man rechnet deshalb nach der Fertigstellung der Wasserstraße mit einem durchgehenden Verkehr von zunächst 4½ Mill. t, wobei es sich stromab hauptsächlich um Holz und Getreide und stromauf um Erdölerzeugnisse handeln soll. Für einen großen Teil der Holzschätze des inneren Rußlands ergeben sich durch diese neue Wasserstraßen ganz neue Ausfuhrmöglichkeiten über die Schwarzmeerhäfen. Die Kosten für das große Kraftwerk am Dnjepr, das zunächst 150 000 und allmählich bis zu 350 000 PS leisten soll, werden sich einschließlich der Regulierung des Stromes auf etwa 150 Mill. Rubel belaufen. Nach der Fertigstellung der Dnjepr-Regulierung ist dort eine durchgehende Wasserstraße von beinahe 2000 km Länge vorhanden. Der Dnjepr bildet nächst der Wolga und der Donau das größte Stromgebiet Europas; er hat eine Länge von 2265 km und ein Gebiet von 524 qkm. Mit den Nebenflüssen zusammen ergibt der Dnjepr 6400 km Wasserstraße. Das große Kraftwerk des Dnjepr ergibt auch besondere neue Möglichkeiten für die Industrie in jenem Gebiet, namentlich für die Eisenindustrie, wodurch wieder die Binnenschiffahrt eine weitere Befruchtung erhält.

Wie der Bau dieses Dnjepr-Kraftwerkes die Verwirklichung eines seit Jahrzehnten schon erörterten Planes darstellt, so hat man auch bereits einen anderen großen Plan in der Wasserwirtschaft ausgeführt, nämlich den Bau des Wolchow-Kraftwerkes, durch den der Wolchow-Fluß, der aus dem Ilmen-See in den Ladoga-See fließt, reguliert wurde. Auch hier ist durch Schleuseneinbau an den Stromschnellen des Wolchow die Schiffbarkeit wesentlich verbessert worden. Der Wolchow-Fluß gehört zum Kanal-System von Wischny-Wolotschek und war bisher sehr beschränkt schiffbar. Die Fertigstellung des Wolchow-Kraftwerkes ist bereist Ende 1926 erfolgt. Der Bau hat von 1919 bis Anfang 1927 gedauert, wobei in der Regel durchschnittlich 5000—7000 Arbeiter beschäftigt waren. Die Stromerzeugungskosten beim Wolchow-Kraftwerk betragen nur 2,5 Kopeken für die Kilowattstunde, während sie

bei den Leningrader Kraftwerken, die bisher die Stadt zu versorgen hatten, ca. 5 Kopeken betrugen. Die Schleuse, die bei dem Stauwerk den Schiffsverkehr aufnimmt, hat eine Länge von 149 m und eine Breite von 17 m, so daß sie einen großen Schleppkahn von 100 m Länge zusammen mit seinem Schleppdampfer aufnehmen kann. Das Wehr, durch das der Fluß aufgestaut wird, hat eine Länge von 210 m und eine Höhe von 14 m. Man rechnet damit, daß der Verkehr auf dem Wolchow-Fluß in kurzem von früher etwa 75 Mill. Pud jährlich auf 175 Mill. steigen wird.

Für den Dnjepr bestehen nach Fertigstellung des großen Kraftwerkes bei den Stromschnellen noch weitere Ausbaupläne, deren Verwirklichung vorher nicht zweckmäßig war, weil der Strom doch nur infolge der Unterbrechung der Schiffbarkeit durch die Stromschnellen beschränkt benutzbar war. Größere Aufwendungen hat man für den Dnjepr seit Jahrzehnten nicht gemacht, so daß er im Unterlauf vielfach versandet ist. Unterhalb der Stromschnellen will man den Fluß durch weitere Aufstauung bei Nikopol, wo die Errichtung von zwei weiteren Kraftwerken geplant ist, für kleine Seeschiffe passierbar machen. Ein weiterer Ausbau des Oberlaufs und des Pripet soll die Verbindung zwischen dem Dnjepr einerseits und der Weichsel und dem Memelstrom verbessern. Auf jeden Fall wird der Ausbau der Dnjepr-Wasserstraße in den Verkehrsverhältnissen von Südrußland einschneidende Veränderungen herbeiführen.

Schließlich hat sich in jüngster Zeit Sowjet-Rußland noch an einen weiteren ganz großen Plan herangemacht, der auch schon im alten Rußland lange erörtert worden ist, aber damals keine Fortschritte erzielte. Dieser Plan betrifft den Bau des Wolga-Don-Kanals. Es wurden dafür zunächst schon für das Wirtschaftsjahr 1926/27 600 000 Rubel für die Vorarbeiten bereitgestellt, und diese Vorarbeiten sind jetzt in vollem Gange. Man darf wohl annehmen, daß mit dem Bau des Wolga-Don-Kanals in spätestens 2 Jahren begonnen werden wird. Dieser geplante Kanalbau setzt sich aus drei Teilen zusammen:

1. Errichtung eines 104 km langen Schleusenkanals zwischen Krasnoarmeisk (früher Sarepta, südlich von Stalingrad) an der Wolga und der Siedlung Kumowskij (in der Nähe von Kalatsch) an dem Knie des Don, wo dieser große in das Asowsche Meer mündende Fluß der Wolga am nächsten kommt. Die Durchlaßfähigkeit des Kanals soll jährlich 4 800 000 t erreichen.

2. Errichtung von Schleusen (mit einer Tiefe von 2,80 m) auf dem Don, unterhalb des Kanals bis zur Mündung.

3. Vertiefung des Hafens von Rostow an der Donmündung und Ausgrabung eines entsprechend tiefen Seekanals in der seichten Taganroger Bucht des Asowschen Meeres, um Ozeandampfern die Einfahrt in die Donmündung zu ermöglichen. Allein durch diese Maßnahme kann der jährliche Warenumsatz des Rostower Hafens auf 6 400 000 t erhöht werden.

Die Errichtung der Bauten soll insgesamt 5 Jahre in Anspruch nehmen. Die Kosten sind auf 70 Mill. Rubel (ca. 150 Mill. Mark) veranschlagt. Die Vorarbeiten werden von dem „Büro des Wolga-Don-Kanals" in Rostow geleitet. Den Warenverkehr des Kanals schätzt man für das erste Jahr auf 4 240 000 t, wovon 2 080 000 t auf Getreide und 1 360 000 t auf Holz entfallen. Der Bau dieses Kanals, ebenso wie die Schiffbarmachung des Dnjepr wird wahrscheinlich eine grundlegende Umwälzung in der russischen Holzausfuhr herbeiführen. Bisher erfolgte die Holzausfuhr fast nur über die nördlichen Häfen, während vom Schwarzen Meer nur sehr wenig Holz ausgeführt wurde, da billige Verkehrswege fehlen. Die neuen Wasserstraßenbauten werden große Holzschätze für die Ausfuhr erschließen. Die Ersparnisse an Frachtkosten durch den Bau dieses Kanals schätzt man auf 15—20 Mill. Rubel jährlich. Als einziger leistungsfähiger Wasserweg zwischen dem Schwarzen Meer und dem Kaspischen Meer wird der Wolga-Don-Kanal wahrscheinlich auch im Transport von Erdölerzeugnissen erhebliche Umwälzungen herbeiführen. In Rußland glaubt man außerdem auch, daß der Wolga-Don-Kanal eine große Bedeutung als neue Verbindung zwischen dem Schwarzen Meer und der Ostsee erlangen wird, weil er den Verkehr mit Schiffen von mehr als 1000 t zwischen den beiden Meeren zuläßt. Die vorläufig vorhandenen Wasserwege zwischen dem Schwarzen Meer und der Ostsee durch den Königs-Kanal, den Oginski-Kanal und den Beresina-Kanal sind praktisch wegen ihrer kleinen Abmessungen nur von geringem Wert. In Zukunft kann man von Leningrad durch das Marienkanal-System auf der Wolga und dann durch den Wolga-Don-Kanal nach Rostow mit verhältnismäßig großen Schiffen zwischen dem Schwarzen Meer und der Ostsee einen Verkehr aufnehmen. Nach Fertigstellung der neuen Donau-Main-Wasserstraße besteht auch ein direkter Wasserweg vom Kaspischen Meer durch das Schwarze Meer nach Deutschland. Der Mittelmeerweg kann hiernach im Wasserverkehr mit den russischen Getreide-, Erdöl- und Manganerzgebieten vollständig ausgeschaltet werden.

Bei den russischen Wasserstraßenplänen, die nicht nur auf dem Papier stehen, sondern tatsächlich alle in Angriff genommen worden sind, muß man anerkennen, daß hier Projekte in verhältnismäßig kurzer Zeit zur Ausführung gelangen, deren Durchführung früher beinahe unmöglich erschien. Die Zusammenfassung aller Kräfte in der einen staatlichen Hand in Rußland hat auf diesem Gebiet großer öffentlicher Bauten zweifellos einen gewissen Wert, und nur durch diese Zusammenfassung sind diese neuen Wasserbauten möglich geworden. Voraussichtlich wird etwa 1932 die große Dnjepr-Wasserstraße und etwa 1936 der Wolga-Don-Kanal fertiggestellt sein.

VERSCHIEDENE MITTEILUNGEN

ALLGEMEINES

Internationale Ständige Kommission der Schiffahrtskongresse. Am 15. Mai 1928 fand die jährliche Sitzung der Internationalen Ständigen Kommission der Schiffahrtskongresse statt. Einer Einladung der Stadt Gent folgend, im Anschluß an die Sitzung eine Besichtigung der Hafenanlagen von Gent und des Seekanals von Gent—Fernenzen vorzunehmen, wurde die Sitzung, die sonst in Brüssel stattfindet, diesmal in Gent abgehalten. / Außer 54 Staaten gehören 6 Verbände (die Europäische Kommission der Donau, die Internationalen Kommissionen für die Donau, die Elbe und den Rhein, die Suez-Kanal-Gesellschaft und der Völkerbund) dem Ständigen Verband der Schiffahrtskongresse an. Etwa 50 Vertreter nahmen an der Sitzung teil, deren Vorsitz der I. Präsident des Verbandes, Staatsminister A. van de Vijrare, führte. Zunächst wurde der Bericht des geschäftsführenden Ausschusses über die allgemeine Lage des Verbandes für die Zeit vom 15. Mai 1927 bis zum 15. Mai 1928 entgegengenommen. Es geht aus diesem Bericht hervor, daß Einnahmen in Höhe von 438 967,40 frs. belg., die zu fast ²/₃ von den Beihilfen der Staaten herrühren (im Jahre 1927 hat Deutschland zum ersten Mal wieder den jährlichen Beitrag von 4 000 RM., den es vor dem Kriege leistete, wieder gezahlt) Ausgaben von 110 506,09 frs., deren Hauptanteil auf Drucksachen, Uebersetzungen, Denkschriften und Personalausgaben entfallen, gegenüberstehen. Nach Entgegennahme des Berichts der Kommission für die Prüfung der Rechnungen wurde zur Wahl eines Generalsekretärs an Stelle des verstorbenen Generalsekretärs Lambia geschritten. Dem Vorschlag des geschäftsführenden Ausschusses entsprechend wurde der belgische Chef-Ingenieur der Brücken und Wege, Herr Millecam zum Generalsekretär einstimmig gewählt. / Der nächste Punkt der Tagesordnung betraf die Wahl des Ortes, an dem der XV. Internat. Schiffahrtskongreß im Jahre 1931 abgehalten werden soll. Der Vertreter Italiens wiederholte die schon im vorigen Jahre erfolgte Einladung der italienischen Regierung, den nächsten Kongreß in Italien abzuhalten. Der Vertreter Spaniens erklärte, daß, obwohl die spanische Regierung mit großer Freude die Kongreßteilnehmer in ihrem Lande begrüßt hätte, sie bereit sei, der Bitte Italiens zu entsprechen und zugunsten dieses Landes für 1931 zurückzutreten. Der Ort, an dem der Kongreß abgehalten werden soll, wird später bekannt gegeben werden. Zur engeren Wahl stehen Venedig, Genua und Rom. / Bei dem Frühstück, das sich der Sitzung anschloß, machte der Bürgermeister der Stadt Gent sehr interessante Mitteilungen über die Entwicklung der Stadt, deren Gewerbefleiß im XV. Jahrhundert, als genuesische und venezianische Schiffe die Erzeugnisse Italiens und des Orients nach Brügge, das sich vom X. Jahrhundert beginnend im Laufe der folgenden Jahrhunderte zum Mittelpunkt des Welthandels und dem Hauptsitz der Hansa entwickelte, brachten, und gegen die Erzeugnisse des flämischen Gewerbefleißes tauschten, schon große Bedeutung hatte. Im Jahre 1927 erreichte die Einfuhr Gents 2,5 Mill. t, die Ausfuhr 2,1 Mill. t. Es kamen von See 2 428 Schiffe mit einem Netto-Rauminhalt von 2,054 Mill. t (Moorsom) an. Neben diesem Seekanal, der beinahe 33 km Länge besitzt, wovon 17½ km auf niederländischem Gebiet liegen, verbindet ein Netz leistungsfähiger Binnenwasserstraßen Gent mit dem Hinterlande. / Der Seekanal, der in Gent in bedeutenden Hafenanlagen endigt, bietet mit einer Wasserspiegelbreite von 97 m und einer Wassertiefe von 8,75 m das Bild eines sich in voller Entwicklung befindlichen Industriehafens. Um jede Hemmung der Entwicklung durch die Landspekulation zu verhindern, hat die Stadt in weiser Voraussicht die beiden Ufer des Kanals in Belgien aufgekauft. / In seiner Rede betonte der Bürgermeister der Stadt Gent, daß keineswegs die Absicht bestehe, in Gent einen Hafen zu schaffen, der mit Antwerpen in Wettbewerb treten sollte. Niemand denke in Gent daran, die Tiefen des Kanals so zu vergrößern, daß den großen Dampfern, die nach Antwerpen kommen, auch die Fahrt nach Gent ermöglicht werden sollte. Dagegen strebe Gent an Stelle des Scheldelaufs, der mit seinen zahlreichen Windungen und unzureichenden Tiefen oberhalb von Antwerpen als Binnenschiffahrtsweg fast bedeutungslos sei, eine direkte Kanalverbindung mit Antwerpen an, die von Schiffen von 1 300 t Tragfähigkeit befahren werden könnte. / Gent bildet somit ein ausgezeichnetes Beispiel für die Bedeutung nicht nur der Seeschiffahrt, sondern auch der Binnenschiffahrt für die Entwicklung eines rührigen Gemeinwesens. / Im Anschluß an die Sitzung in Gent fand auf Einladung des Reichsverkehrsministers eine Besichtigung der Duisburg-Ruhrorter Häfen und des Kanals Wesel—Datteln statt, die eine rege Beteiligung seitens der Mitglieder der Ständigen Kommission fand.

G. de Thierry.

Verkehrsfragen in der Internationalen Handelskammer. Der bei der Internationalen Handelskammer bestehende Koordinationsausschuß der Transport- und Verkehrsabteilung ist am 24. 2. 1928 unter dem Vorsitz von Herrn Sandeman Allen zum ersten Mal zusammengetreten. Der allgemeine Teil des dem Verwaltungsrat Ende Juni vorzulegenden Hauptberichts über die Politik der Internationalen Handelskammer auf dem Gebiet des Transport- und Verkehrswesens, wurde vom Ausschuß bestätigt. Dieser allgemeine Teil regelt in erster Linie die Tätigkeit und die Aufgaben des Koordinationsausschusses selbst. Der Ausschuß nahm weiter von einem ausführlichen Bericht über die Zusammenarbeit der Internationalen Handelskammer mit den verschiedenen internationalen Organisationen auf dem Gebiet des Transport- und Verkehrswesens Kenntnis. In einem noch vom Verwaltungsrat zu prüfenden Beschluß wurde auf die große Bedeutung dieser Zusammenarbeit hingewiesen. Nach Ansicht des Ausschusses krankt die Tätigkeit der amtlichen Organisationen oft an der mangelnden Kenntnis der Benutzerinteressen, die Tätigkeit der privaten Organisationen dagegen leidet oft an gleichzeitiger Doppelarbeit und mangelnder Fühlung mit den entsprechenden Organisationen verwandter Art. Am gleichen Tage versammelte sich ebenfalls unter dem Vorsitz von Herrn Sandeman Allen der Ausschuß für Binnenwasserstraßentransporte der Internationalen Handelskammer. Der persönliche Bericht des Herrn Sandeman Allen über seine Donaureise bildete die Hauptgrundlage der Verhandlungen. Die Arbeit des Ausschusses beschränkt sich dementsprechend vorerst auf die Donau. / Die Frage der Schiffahrts-Statistik wurde beiseite ge-

lassen. Da aber andererseits zwischen den einzelnen Statistiken größte Verschiedenheit besteht und der Rückgang bezw. neuerdings die relative Steigerung des Donauverkehrs für die Arbeiten des Ausschusses bestimmend sind, glaubte man an einem Vergleich der allgemeinen statistischen Grundzahlen nicht vorbeikommen zu können. Die Landesgruppen wurden dementsprechend aufgefordert, dem Ausschuß das hauptsächlichste Zahlenmaterial zur Verfügung zu stellen. / Nach Ansicht des Ausschusses leidet der Schiffahrtsverkehr besonders unter den Folgen der Bodenreform in den Donauländern. Die Landesgruppen sollten darum ihre Regierungen auf die Bedeutung einer großzügigen landwirtschaftlichen Rationalisierungs- und Technisierungspropaganda hinweisen. / Hinsichtlich der staatlichen Binnenflotten und der Küstenschiffahrt kamen die Beratungen über einen Meinungsaustausch nicht hinaus, der aber fortgesetzt und vertieft werden soll. Die Frage der Hoheitsgewässer wurde einem besonderen Unterausschuß überwiesen. / Unter den anderen Fragen, die bis zur nächsten Sitzung weiter bearbeitet werden, sind zu erwähnen: die Zollbelastung von Kohle und Brennstoff für Schiffahrtszwecke, die Hafeneinrichtungen sowie die Verkehrsregelung am Eisernen Tor und der Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt. / Die Stockholmer Beschlüsse über die Hemmnisse im Donau-Schiffahrtsverkehr, insbesondere die Beschlüsse über das Ruhen der Zollabfertigung an Sonn- und Feiertagen und während der Nacht, über die gegenseitige Anerkennung der Plomben und Siegel, über die Zollabfertigungseinrichtungen, über die gemeinsamen Zollämter und über die Paßerleichterungen für Schiffsmannschaften und Angestellte der Schiffamtsgesellschaften wurden erneut bestätigt. / Bei der Verhandlung ergab es sich, daß zahlreiche Mißstände auf der mangelnden Zusammenarbeit der zuständigen Behörden beruhen. Der Ausschuß forderte darum die Einberufung einer Konferenz der Zoll- und Finanzverwaltung der Donauländer, die auf Grund einer von der Internationalen Handelskammer auszuarbeitenden Denkschrift eine befriedigende Regelung versuchen solle.

Die Mitteleuropäische Wirtschaftstagung und die internationale Donauschiffahrt. Die IV. Mitteleuropäische Wirtschaftstagung, die vom 3. bis 5. Mai 1928 in Wien tagte und die der Bundespräsident Oesterreichs mit seinem Erscheinen, der Handelsminister mit seiner Teilnahme beehrten, faßt nach zahlreichen Vorträgen und einer eingehenden Diskussion der erschienenen Wirtschaftsvertreter aus den meisten mitteleuropäischen Staaten folgende Beschlüsse:

1. Die Mitteleuropäische Wirtschaftstagung nimmt mit Genugtuung zur Kenntnis, daß sich die Organisation des mitteleuropäischen Zusammenschlußgedankens neben den bisher bestehenden deutschen, österreichischen, tschechoslowakischen Komites durch das Inslebenrufen eines ungarischen Nationalkomitees für mitteleuropäische Zusammenarbeit erweitert hat. / Mit Rücksicht auf die Bedeutung, die solche Organisationen für die Stärkung des wirtschaftlichen Annäherungsgedankens besitzen, ladet die Mitteleuropäische Wirtschaftstagung die Wirtschaftskreise der anderen mitteleuropäischen Staaten zur Gründung ähnlicher Komitees ein.

2. Die M. W. T. erkennt an, daß auf dem Gebiete der wirtschaftlichen Kooperation in Mitteleuropa zahlreiche Wünsche, die auf früheren Tagungen ausgesprochen wurden, bereits in Erfüllung gegangen sind, sie verkennt jedoch nicht, daß die Unwirtschaftlichkeit noch große Gebiete des ökonomischen Lebens beherrscht. Von diesen hat die Tagung in erster Reihe das Gebiet der Verkehrswirtschaft und in diesem Rahmen wieder den Verkehr auf der Donau einer eingehenden Behandlung unterzogen.

3. Die M. W. T. stellt fest, daß der gegenwärtige Zustand nicht den Anforderungen entspricht, die der Bedeutung der Donau als Verkehrsstraße zukommt. Die Hauptursache dieser Lage erblickt die Tagung in der unrationellen Abschließungspolitik, die den einheitlichen Verkehrsweg in Teilstrecken trennt, an deren Berührungspunkten Zollrevisionen, Paßzwang, Warenfeststellungen, Schiffsbegleitungen den Transport aufhalten und verteuern und dadurch den Handel schädigen.

4. Wenn die Mitteleuropäische Wirtschaftstagung auch nicht verkennt, daß sich die Zustände in den letzten Jahren gebessert haben und der Verkehr sich gehoben hat, so ist sie sich doch dessen bewußt, daß die derzeitige Regelung der Schiffahrt, der derzeitige Zustand des Stromlaufes, der derzeitige Aufbau der Tarife sowie die derzeitige Ausgestaltung des mitteleuropäischen Wasserstraßennetzes noch viel zu wünschen übrig lassen und beschließt daher:

a) Daß die Freiheit der Donau und ihrer Nebengewässer durch eine neu zu fassende Donauakte einwandfrei festgestellt werde.

b) Daß die Aufgaben der internationalen Aufsicht und Verwaltung auch in der Europäischen Donaukommission von sämtlichen Uferstaaten ausgeübt werden sollen.

c) Daß die Zollschwierigkeiten durch die wechselseitige Anerkennung der von den Zollbehörden ausgestellten Bescheinigungen und durch die Abschaffung der unnötigen und kostspieligen Zollbegleitung der Schiffe behoben werden sollen.

d) Daß Paßrevisionen zur Verkürzung des Aufenthaltes in den Stationen während der Fahrt vorgenommen werden sollen.

e) Daß Hafenanlagen, ohne Ansehung der Flagge, benützt werden können. Der vor kurzem abgeschlossene österreichisch-tschechoslowakische Vertrag, betreffend die gegenseitige Einräumung von Anlegestellen ist als Entwicklung in dieser Richtung zu begrüßen.

f) Daß für die Donauhafenstädte Donauumschlagtarife geschaffen werden und daß die Zusammenarbeit zwischen Bahn und Donauschiffahrt auch nach anderer Richtung sich hebe. Die paritätische Behandlung in den Tarifen und Gebühren soll durch eine Schiedsgerichts- und Schlichtungskammer gesichert werden.

g) Daß die Vertiefung der Donaufahrstraße in entsprechender Weise durchgeführt werde. Die Donau vom Schwarzen Meere bis nach Braila wäre derart zu vertiefen, daß die größten auf dem Schwarzen Meere verkehrenden Seeschiffe ungehindert einfahren können.

h) Daß die Verbindung der Donau mit den nach der Nord- und Ostsee führenden Wasserstraßen gefördert werden solle.

Verkehrswissenschaftliche Tagung Köln 22.-24. 6. 1928. Die Gesellschaft zur Förderung des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln hält ihre diesjährige Mitgliederversammlung im Rahmen einer Verkehrswissenschaftlichen Tagung mit folgendem Programm ab: Freitag, den 22. 6., nachmittags, Mitgliederversammlung. Anschließend Vortrag des Herrn Geheimen Regierungsrat Reichsbahndirektor Dr. Sommerlatte über: Der Güterwagendienst der Deutschen Reichsbahn und seine internationalen Beziehungen. Sonnabend, den 23. 6., vormittags, Besichtigung der „Pressa". Nachmittags: Vortrag des Institutsleiters Privatdozent Dr. Napp-Zinn über: Die Stellung Deutschlands, Großbritanniens und der Vereinigten Staaten in der Weltschiffahrt. Vortrag des Herrn Dr. Wey-

henmeyer über: Organisationsfragen des Rheinschiffahrtsbetriebes. Abends Empfang durch die Stadt Köln. Sonntag, den 24. 6., Rheinfahrt. / An der Tagung können auch Nichtmitglieder der Gesellschaft gegen Lösung von Karten teilnehmen. Anfragen sind an das Institut für Verkehrswissenschaft, Köln, An der Bottmühle, zu richten.

Die Bautätigkeit in der Wasserstraßenverwaltung. Im Rahmen einer Pressebekanntmachung über die Zwecklosigkeit von Gesuchen um Verwendung beim Bau und der Unterhaltung von Reichswasserstraßen hat der Herr Reichsverkehrsminister u. a. darauf hingewiesen, daß die Finanzlage des Reiches eine Einschränkung der Bautätigkeit notwendig mache. Wie der Herr Reichsverkehrsminister dem Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt auf Anfrage mitteilt, bezog sich diese Bemerkung über eine notwendige Einschränkung der Bautätigkeit auf die Abstriche, die der ordentliche Haushalt der Reichswasserstraßenverwaltung gegenüber den Vorjahren erfahren hat. Der Herr Reichsminister der Finanzen sei zwar befugt, nötigenfalls die Mittel für Ausgaben des außerordentlichen Haushalts zu kürzen, doch lasse sich noch nicht voraussehen, ob die Finanzlage des Reiches zu einer solchen Maßnahme zwingen wird.

Vorführung von Verschlüssen und Sicherungen für Verpackungszwecke. Als der AWF (Ausschuß für wirtschaftliche Fertigung) durch Bildung eines Arbeitsausschusses „Verpackungswesen" die Bearbeitung von Verpackungsfragen aufnahm, wurde sinngemäß das Gebiet der Verschlüsse und Sicherungen für Verpackungszwecke ebenfalls miteinbezogen. Es handelt sich hierbei um alle Verschluß- und Sicherungsmöglichkeiten, angefangen vom Einsteck- und Klebstreifenverschluß bis zur Metallbandumreifung und Plombierung, um Verschlußkapseln aus Zellen, Metall und ähnlichen Stoffen, Kistenklammern, Kistensiegel u. dgl. Um zunächst einmal einen allgemeinen Ueberblick über die verschiedenen, auf dem Markt befindlichen Verschluß- und Sicherungsarten zu erhalten, kam man überein, eine Vorführung derartiger Verpackungshilfsmittel zu veranstalten. Es sollte nicht nur den Herstellern Gelegenheit gegeben werden, ihre Erzeugnisse vorzuführen, sondern auch den Verbrauchern, die verschiedenen Möglichkeiten auf diesem Gebiete kennen zu lernen. Die Veranstaltung fand im April v. J. statt. Hierbei ergab sich die interessante Feststellung, daß bei vielen Verbraucherfirmen, selbst großen Industriekonzernen, ziemliche Unkenntnis über die vorhandenen Verschluß- und Sicherungsarten für Verpackungszwecke herrschte. Es zeigte sich aber auch, daß die Industrie aus dieser Veranstaltung erheblichen Nutzen zog und der tatsächliche Wert der Vorführung somit erbracht erschien. Ganz allgemein wurde der Wunsch laut, eine derartige Vorführung alljährlich zu wiederholen. / Der AWF beabsichtigt nun, auch in diesem Jahre, anläßlich einer größeren Tagung des Ausschusses „Verpackungswesen" in Bremen, eine solche Vorführung in erweitertem Umfange stattfinden zu lassen und nicht nur die Firmen zur Beteiligung aufzufordern, die im Vorjahre erschienen waren, sondern möglichst alle Firmen, die in Deutschland auf diesem Gebiete arbeiten. Es ist u. a. auch vorgesehen, die Güterschuppen und die Umschlagseinrichtungen im Bremer Hafenbetriebe zu besichtigen und insbesondere hierbei Verschlüsse und Sicherungen nach ihrer Ankunft in Bremen auf ihren Zustand und die erfolgten Beanspruchungen hin zu untersuchen. An alle in Betracht kommenden Herstellungsfirmen, die an einer Vorführung ihrer Fabrikate interessiert sind, ergeht die Aufforderung, dies dem Ausschuß für wirtschaftliche Fertigung, Berlin NW 6, Luisenstraße 58, mitzuteilen.

Exporttagung des Industrie- und Handelskammerverbandes Niedersachsen-Kassel. Der Industrie- und Handelskammerverband Niedersachsen-Kassel (Bielefeld, Braunschweig, Detmold, Göttingen, Goslar, Hannover, Harburg, Hildesheim, Kassel, Lüneburg, Minden, Oldenburg, Osnabrück, Stadthagen, Verden und Wesermünde) veranstaltete am 12. Mai 1928 in Bad Pyrmont im Anschluß an eine geschlossene Volltagung des Verbandes eine Exporttagung, an der neben den Vertretern der niedersächsischen Industrie- und Handelskammern zahlreiche an den Fragen der Exportförderung interessierte Firmen Niedersachsens teilnahmen. / Die Tagung, die von dem Vorsitzenden des Kammerverbandes, Generaldirektor Richard Platz, Präsident der Industrie- und Handelskammer zu Hannover, geleitet wurde, wurde durch einen Vortrag von Ministerialdirektor Dr. Posse vom Reichswirtschaftsministerium über Deutsche Handelspolitik eröffnet. / In der Aussprache äußerte sich Prof. Dr. Hoffmann-Freiberg über die deutsch-südosteuropäischen Wirtschaftsbeziehungen. Man sei in Deutschland leicht geneigt, die Bedeutung Südosteuropas für den deutschen Markt zu unterschätzen; aber, obwohl diese Länder in ihrer wirtschaftlichen Entwicklung noch nicht voll erschlossen seien, stellten sie doch ein dankbares Arbeitsgebiet für die Zukunft dar. Dies sei von anderen Exportländern bereits anerkannt worden, die heute an der Entwicklung Südosteuropas in zunehmendem Umfange teilzunehmen versuchten. / Weiterhin sprachen die Referenten vom Deutschen Industrie- und Handelstag, Berlin, Dr. Siegert, über den Wert der internationalen handelspolitischen Arbeiten (Weltwirtschaftskonferenz, Internationale Handelskammer, neuere Genfer Besprechungen im Wirtschaftsrat des Völkerbundes usw.) für die Förderung des deutschen Exports und Dr. Frentzel über den Stand der deutschen Exportkreditversicherung, insbesondere die Entwicklung der sog. Bündelversicherung, über die bisherigen Auswirkungen der Exportkreditversicherung auf die Ausfuhrsteigerung, sowie über praktische Einzelfragen auf diesem Gebiete für die am Außenhandel beteiligten Firmen. Sodann hielt Landesbankdirektor a. D. Dr. Ehlermann einen Vortrag über „Amerikanische Wirtschaftsverhältnisse und die Frage der Uebertragung amerikanischer Wirtschaftsmethoden auf die deutsche Wirtschaft". Er untersuchte zunächst die Ursachen der s. E. unzweifelhaften amerikanischen Wirtschaftsüberlegenheit gegenüber Europa, die er vor allem auf die Besonderheiten der amerikanischen wirtschaftlichen und sozialen Mentalität, auf die Wirtschaftspolitik der Vereinigten Staaten, die außerordentliche Aktivität der amerikanischen Währungsbanken, die Eigenart der Wirtschaftsorganisation Amerikas und den Reichtum der Natur, sowie auf die Vorzüge des Vorhandenseins eines riesigen Wirtschaftsgebietes ohne jede einengende Schranken zurückführte. Besonders könne man für die deutsche Wirtschaft aus der Wirtschaftspolitik und den Organisationsformen der Wirtschaft Amerikas wichtige Lehren ziehen. Ueberblicke man den Kreis der verschiedenen in Betracht kommenden Probleme insgesamt, so läge zwar keine Veranlassung zum Pessimismus für die europäische und deutsche Wirtschaftsentwicklung vor; andererseits bedürfe es aber zweifellos der unermüdlichen Zusammenarbeit aller an unserer Wirtschaft beteiligten Faktoren, um dem Gespenst amerikanischer Wirtschaftsüberlegenheit seine bedrohlichen Gefahren für die Wirtschaftsentwicklung Deutschlands und der alten Welt zu nehmen. Die fesseln-

den, mit zahlreichen anschaulichen Beispielen aus eigenen Beobachtungen des Redners belebten Ausführungen wurden gleichfalls mit lebhaftem Beifall von der Versammlung aufgenommen. / Nach ihrem Verlauf darf die Tagung als bemerkenswerte Veranstaltung im Sinne der Förderung deutscher Außenhandels- und Ausfuhrinteressen bezeichnet werden.

Das Reichsverkehrsministerium auf der Pressa. Im Rahmen der im Museumsbau der Pressa untergebrachten Kollektiv-Ausstellung der Reichsregierung wird u. a. vom Reichsverkehrsministerium die publizistische Arbeit des Reichs im Dienste der Verkehrswirtschaft gezeigt. Umfangreiches verkehrspolitisches Studienmaterial enthalten die Drucksachen des Reichs und der Bezirks-Wasserstraßenbeiräte, in denen die Wasserstraßenverwaltung ihren Beiräten weitgehende Auskunft über ihre Arbeiten und Ziele erteilt, ferner die verschiedenen Reichstagsdrucksachen und Denkschriften des Reichsverkehrsministeriums auf dem Gebiete des Wasserstraßenbaues. Eine anschauliche Ergänzung findet das Drucksachenmaterial in den an der Wand angebrachten Karten der deutschen Wasserstraßen, der bildlichen Darstellung der Tätigkeitsgrenzen der Bezirkswasserstraßenbeiräte sowie einer systematischen Darstellung des Aufbaues und Gliederung der Reichswasserstraßenverwaltung. Ferner seien erwähnt, das Reichsverkehrsblatt, das nach dem Ausscheiden der Reichsbahnverwaltung in der Hauptsache der Reichswasserstraßenverwaltung und der Abteilung für Kraftfahrwesen zu Publikationszwecken dient, die Drucksachen des Reichseisenbahnrates sowie eine umfangreiche Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands, die neben der Reichsbahn auch die privaten Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs umfaßt.

„Die Technische Stadt.“ Am 16. Mai 1928 wurde in Dresden die 7. Jahresschau deutscher Arbeit, die den Namen „Die Technische Stadt“ führt, feierlich eröffnet. Der Präsident der Jahresschau, Dr. Krüger, wies in seiner Ansprache namentlich auf das hundertjährige Jubiläum der Technischen Hochschule Dresden hin und sprach vor allem dem Reichspräsidenten von Hindenburg, der das Ehrenpräsidium der Jahresschau übernommen hatte, den herzlichen Dank der Jahresschau aus. Für die sächsische Regierung sprach Ministerpräsident Heldt, der am Schluß zum Ausdruck brachte, daß die Jahresschau 1928 gleich der ihrer Vorgängerinnen vor der Oeffentlichkeit des In- und Auslandes den unbeugsamen Willen des deutschen Volkes bekunden möge, allen Schwierigkeiten zum Trotz sich durch zielbewußte Arbeit im wirtschaftlichen Wettbewerb der Völker zu behaupten und seinen alten, ehrenvollen Platz in der Weltwirtschaft wieder zu erringen. Der Rektor der Technischen Hochschule, Prof. Dr. Nägel, überbrachte die Glückwünsche der Technischen Hochschule und teilte mit, daß die Technische Hochschule den Präsidenten der Jahresschau, Dr. Krüger, und den Geschäftsführenden Direktor der Jahresschau, Direktor Straßhausen, zu Ehrensenatoren der Technischen Hochschule ernannt habe. Als Vertreter der Reichsregierung sprach Staatssekretär im Reichsarbeitsministerium Dr. Geib.

Jahresbericht der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt. Die Niederrheinische Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel zu Duisburg-Ruhrort hat bei der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt die Aufnahme der niederrheinischen Häfen von Emmerich und Cleve im Hinblick auf ihre nicht zu übersehende Bedeutung in den Jahresbericht der genannten Kommission beantragt. Diese Häfen sind bisher in den Jahresberichten nicht enthalten, obgleich sie einen wesentlich größeren Verkehr als eine ganze Reihe anderer darin seit Jahren aufgeführter Häfen aufzuweisen hatten. Wie die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt der genannten Kammer nunmehr mitgeteilt hat, ist beschlossen worden, künftighin die Angaben für die Häfen Emmerich und Cleve in den Jahresbericht der Zentralkommission aufzunehmen. Im Hinblick auf die Bedeutung dieser wichtigen niederrheinischen Hafenplätze im Rheinschiffahrtsverkehr kann dieser Beschluß der Zentralkommission nur lebhaft begrüßt werden.

Veränderungen im Märkischen Wasserstraßenbeirat. Die Herren Ernst Breslauer, Berlin, und Harald Thielecke, Berlin, sind aus dem Märkischen Wasserstraßenbeirat ausgeschieden. Das geschäftsführende Vorstandsmitglied des Verbandes zur Wahrung der Märkischen Schifahrtsinteressen e. V., Berlin, Herr Syndikus Erich Schreiber, Berlin, wurde als ordentliches Mitglied im Märkischen Wasserstraßenbeirat berufen, zu seinem Stellvertreter Herr Reeder Zeitz, Berlin. Als Stellvertreter von Herrn Direktor Bayer, Hamburg, wurde Herr Diektor Becker, Berlin, berufen.

Abänderung der Verordnung über die Wasserstraßenbeiräte vom 26. Januar 1925. Die Mitglieder des Reichs-Wasserstraßenbeirates, der Bezirks-Wasserstraßenbeiräte und der Ausschüsse sowie die für sie eintretenden Stellvertreter sind ehrenamtlich tätig; auf eine Vergütung aus der Reichskasse haben sie keinen Anspruch. Während bisher — gemäß § 19 der „Verordnung über Beiräte für die Reichswasserstraßen vom 16. Januar 1925“ (RGBl II. 1925. S. 5 ff.) — lediglich die Mitglieder des Reichs-Wasserstraßenbeirats und seiner Ausschüsse sowie die für sie eintretenden Stellvertreter Ersatz der für die Reise nach und von dem Orte der Sitzung verauslagten Fahrkosten II. Klasse erhielten, ist durch Verordnung vom 26. 5. 1928 (RGBl II, S. 488) die Regelung der Fahrt- und Aufwandsentschädigung erweitert worden. Durch die vorgenannte, mit Wirkung vom 1. 4. 28 in Kraft getretene Verordnung erhielt der § 19 der Verordnung über Beiräte der Reichswasserstraßen folgende Fassung:

„Die Mitglieder des Reichs-Wasserstraßenbeirats, der Bezirks-Wasserstraßenbeiräte und der Ausschüsse sowie die für sie eintretenden Stellvertreter sind ehrenamtlich tätig; auf eine Vergütung aus der Reichskasse haben sie keinen Anspruch. Sie erhalten aber Ersatz der für die Reise nach und von dem Orte der Sitzung verauslagten Fahrkosten. Die Mitglieder des Reichs-Wasserstraßenbeirats und seiner Ausschüsse sowie die für sie eintretenden Stellvertreter erhalten außerdem für die Teilnahme an Sitzungen eine Entschädigung für ihren Aufwand. Die Grundsätze für die Erstattung der Fahrkosten und die Bemessung der Aufwandsentschädigung werden vom Reichsverkehrsminister im Einvernehmen mit dem Reichsminister der Finanzen festgesetzt.“

Neue Eisenbahnverkehrsordnung. Die Eisenbahnverkehrsordnung vom 23. 12. 1908 ist durch eine neue Eisenbahnverkehrsordnung ersetzt worden, die am 1. Oktober 1928 in Kraft tritt und im Reichsgesetzblatt 1928. II Nr. 26 vom 1. 6. 1928. S. 401-487, veröffentlicht ist.

Sympher-Gedenkstein. Die Einweihung des Sympher-Gedenksteins in Minden i. W. findet am 19. Juni statt. / Anfragen und Anmeldungen zur Teilnahme an der Feier sind zu richten an den Vorstand des Wasserbauamtes II, Minden.

DEUTSCHE BINNENSCHIFFAHRT

Der Streit um die Wasserstraßenverwaltung. Gegenüber verschiedenen zum großen Teil durchaus richtigen Darstellungen der Presse über fortwährende Reibereien zwischen der Reichsregierung und der preußischen Staatsregierung hinsichtlich der Wasserstraßenverwaltung läßt sich der Amtliche Preußische Pressedienst von „sachkundiger Seite" schreiben:

„Wenn zwischen der Reichsregierung und der preußischen Staatsregierung in der Frage der Wasserstraßenverwaltung gewisse Meinungsverschiedenheiten entstanden, so waren sie durch das Bemühen Preußens bedingt, bei der durch die Reichsverfassung herbeigeführten Trennung der Reichswasserstraßenverwaltung von der allgemeinen Landesverwaltung und der daraus folgenden Loslösung aus der einheitlichen Bearbeitung der gesamten Wasserwirtschaft eine Gewähr dafür zu schaffen, daß die landeskulturellen Belange, also die *Interessen der Landwirtschaft* selbst gegenüber den Verkehrsinteressen nicht zu kurz kommen. / Bis zum Uebergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich gemäß Art. 97 der Verfassung war die Verwaltung aller wasserwirtschaftlichen Belange an großen Wasserläufen, also einerseits des Verkehrs (Schiffahrt), andererseits der Wasserversorgung, des Schutzes gegen Hochwasser und Eis und der geordneten Wasserabführung in der Hand derselben preußischen Behörde, in der Zentralinstanz — das Ministerium der öffentlichen Arbeiten, in der Mittelinstanz in der Hand der Ober- oder Regierungspräsidenten zusammengefaßt. Damit insbesondere durch die organisatorisch festgelegte Mitwirkung der Behörden der allgemeinen Landesverwaltung in der Mittelinstanz bei allen die großen Wasserläufe betreffenden Angelegenheiten war Gewähr gegeben, daß die *Verkehrsinteressen* den landwirtschaftlichen Interessen nicht vorangestellt wurden. *Nachdem durch die Reichsverfassung die großen Wasserläufe nur an verkehrswirtschaftlicher Beziehung in Eigentum und Verwaltung des Reiches übergegangen waren.* Art. 97 der Reichsverfassung weist dem Reich nur die Herstellung oder Verbesserung (Ausbau der Wasserstraßen als solche), die Ausübung der Strom- und Schiffahrtspolizei und die Tarifhoheit in eisfreien Zeiten zu — *war die Gefahr gegeben, daß die Berücksichtigung der landeskulturellen Interessen an den Wasserstraßen ins Hintertreffen geriet*, da diese Spezialbehörde naturgemäß nur die Belange berücksichtigen würde und eine automatische Beteiligung der für die übrigen Belange zuständigen Länderbehörden nicht mehr in Frage kam. *Darum haben alle Länder und auch Preußen sich mit allen Kräften gegen die Einrichtung reiner Wasserstraßenverwaltungsbehörden gewehrt. Dieser Widerstand. der in der Hauptsache im Interesse der Landeskultur geleistet wird, ist der Hauptgrund der Mißhelligkeiten zwischen Reich und Preußen in Angelegenheiten der Wasserstraßenverwaltung.*"

Zu diesen Mitteilungen über die Ursache der Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Preußischen Landwirtschaftsministerium und der Reichswasserstraßenverwaltung bemerkt ein dem Reichsverkehrsministerium nahestehender Sachkenner u. a. folgendes:

Artikel 97 der Reichsverfassung hat dem Reich das unbeschränkte Eigentum und volle Verwaltung, Ausbau und Neubau von Wasserstraßen übertragen. Die auf Wunsch der Länder ihnen im vorläufigen Staatsvertrag überlassenen Nutzungsrechte an den Reichswasserstraßen sind unwesentlich. Das Reichsverkehrsministerium ist sachlicher Nachfolger des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten. Es trifft also nicht zu, wie der Gewährsmann des Amtlichen Preußischen Pressedienstes behauptet, daß das Reichsverkehrsministerium die Verwaltung der auf das Reich übergegangenen Wasserstraßen in einem anderen Umfang übernommen habe als das frühere preußische Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Es bedarf daher auch der diesem Ministerium von Preußen besonders unterstellten fachmäßigen Wasserbaubehörden. Das Reichsverkehrsministerium wünscht nicht nur selbst, sondern auch durch seine naturgemäß dem Reich zu unterstellenden Strombauverwaltungen in genau der gleichen engen Fühlung sowohl mit den landwirtschaftlichen Zentralbehörden wie mit den zahlreichen, an der Wasserwirtschaft interessierten Provinzial- und Lokalbehörden zu arbeiten. Das entspricht jahrzehntelanger, praktischer Uebung und dem dringendsten Bedürfnis der Verwaltung selbst sowie aller Beteiligten, insbesondere auch der Landwirtschaft. Das preußische Landwirtschaftsministerium will aber entgegen der historischen und natürlichen Entwicklung und entgegen der Reichsverfassung, Artikel 97, Absatz 3, die Reichsverwaltung zwingen, sich auf das „Verkehrsinteresse" zu beschränken und ihm selbst ein Kondominium, eine selbständige Bearbeitung aller anderen Belange an den Reichswasserstraßen, zu überlassen. Mit Hilfe der ihm — entgegen der früheren preußischen Regelung — provisorisch zur „Abwicklung" zugewiesenen Disziplinargewalt über die für das Reich arbeitenden Wasserbaubeamten will das Landwirtschaftsministerium eine Parallelverwaltung neben die Reichsverwaltung setzen, ein Musterbeispiel, wie Verwaltungsbereinigung nicht getrieben werden soll. Eine derartige Auseinanderreißung würde dem Grundgedanken der Reichswasserstraßenverwaltung widersprechen. Die Einstellung des preußischen Landwirtschaftsministeriums dürfte kaum den landwirtschaftlichen Interessen dienen, die an einer Zusammenfassung des Interessenausgleichs an den großen Vorflutern durch eine weitschauende übergeordnete Verwaltung mindestens ebenso interessiert sind wie andere Nutznießer der Ströme. Der Präsident des Reichslandbundes hat sich daher mit Recht dahin geäußert: Wird ein endgültiger wirklicher großer Erfolg möglich sein, ohne eine nach einheitlichen Gesichtspunkten geleitete Wasserstraßenpolitik? Wie soll ein Wasserlauf mit Erfolg reguliert werden, wenn sich in seine Verwaltung und Beaufsichtigung vier oder fünf verschiedene Länder teilen? Das Reichsverkehrsministerium, das mit dem Landwirtschaftsministerium an dieser Frage am stärksten interessiert ist, wird auch im Sinne der Landwirtschaft ohne eigene Stromverwaltung seiner Aufgabe garnicht gerecht werden können.

„Es erübrigt sich," so schreibt der „Hannov. Kurier" am 10. 5. 28, „auf die Einzelheiten der preußischen Darstellung einzugehen, die selbstverständlich im wesentlichen pro domo gesprochen ist. Ist es doch allgemein bekannt, daß von seiten des preußischen Landwirtschaftsministeriums der Reichswasserstraßenverwaltung fortgesetzt Schwierigkeiten gemacht werden, deren Auswirkung eine Schädigung des Allgemeininteresses bedeutet. Auch bezüglich der Wahrnehmung der landwirtschaftlichen Interessen, auf die der A. P. P. D. in seiner Mitteilung besonders verweist, muß gesagt werden, daß das preußische Landwirtschaftsministerium die landwirtschaftlichen Interessen, vor allem in der Frage der Meliorationen, stets in einer Weise gegen die Wasserbauverwaltung mobil gemacht hat, die als übertrieben bezeichnet werden muß. So ist es dann zu dem seit Jahren geführten absolut unnötigen Tintenkrieg zwischen Reich und Preußen über Fragen der Wasserbauverwaltung gekommen. Dieser Krieg wird nach wie vor mit fast unverminderter Heftigkeit in den Amtsstuben geführt, und Preußen ist auch hier wie in vielen anderen Dingen der neuzeitliche Anführer des partikularistischen Gedankens gewesen. Das gibt die obenstehende Bekundung auch durchaus zu."

Und die „Kölnische Ztg." vom 16. 5. 1928 schreibt: „Man wird den Standpunkt des Reiches und des Reichsverkehrsministeriums als richtig anerkennen müssen. Die Beschränkung der Reichsverwaltung auf das „Verkehrsinteresse" ist verwaltungstechnisch unmöglich. Das Nebeneinander nach dem Vorschlag des preußischen Landwirtschaftsministeriums ist untragbar. Man kann sich dabei des Ein-

drucks nicht erwehren, als ob hier weniger sachliche Gesichtspunkte und große politische Richtlinien, wie sie sonst die preußische Politik häufig auszeichnen — siehe beispielsweise das Entgegenkommen in der Frage des Obersten Verwaltungsgerichts —, maßgeblich sind als Engstirnigkeit der höheren Bürokratie. Es ist dringend notwendig, daß der Ausgleich der Verkehrs- und der Landeskulturbelange, deren Vertreter ja häufig in allzu heißem Kampfe liegen, in eine Hand und in eine Behörde gelegt wird. Nach den preußischen Vorschlägen würde dieser Kampf geradezu behördlich und verwaltungstechnisch organisiert. Es ist aber auch ein Irrtum, anzunehmen, daß ein Bedürfnis nach einheitlicher Regelung nur bei den großen Strömen und nur für den Schiffahrtsverkehr bestünde. Wer einmal Gelegenheit gehabt hat, kleinere Flüsse, die durch zwei oder mehrere Länder fließen, zu verfolgen, hat in der Mehrzahl der Fälle üble Verhältnisse bei der Regulierung der Flußläufe und der Vorfluten feststellen können. Grund: Die Landesbehörden konnten sich in jahrzehntelangem Streit nicht einigen. Unser Redaktionsmitglied konnte auf einer Studienreise im vorigen Jahr noch solch üble Zustände bei Flüssen feststellen, die aus Mecklenburg zur Elbe fließen. Die Kölnische Zeitung hat der preußischen Politik in viel beachteter Weise Gerechtigkeit widerfahren lassen. Diese preußische Einstellung ist unverständlich und liegt nicht im großen Zug der preußischen Politik. Interessant aber ist es, gleichzeitig feststellen zu können, wie die Landwirtschaft, wie so oft, trotz aller Beschwörungsreden ihrer politischen Vertreter gegen den „öden verflachenden Unitarismus" zum Reich und zur Reichsvereinheitlichung gezwungen wird, weil es die Sache verlangt."

Der Verein für die bergbaulichen Interessen, Essen, zu den Verkehrsproblemen der Gegenwart.

In seinem Jahresbericht für das Geschäftsjahr 1927 nimmt der Verein für die bergbaulichen Interessen, Essen, auch zu dem vielumstrittenen Problem „Eisenbahn und Wasserstraßen" Stellung. Wir geben die ebenso prägnanten wie dankenswerten Ausführungen im folgenden im Wortlaut wieder:

„Die Frage, um die es sich letzten Endes handelt, ist die, wie im Rahmen der deutschen Volkswirtschaft eine Rationalisierung des Verkehrswesens am zweckmäßigsten durchgeführt wird, ohne die mißliche Lage der Schiffahrt durch Unterbindung des weiteren Ausbaues des Wasserstraßennetzes zu erschweren und die Lage der Eisenbahn, welche die ungehemmte Entwicklung ihres Verkehrs mit allen Mitteln zu verteidigen sucht, durch weitere Kanalbauten zu gefährden. Die Eisenbahnverwaltung sieht natürlich in jedem anderen Verkehrsmittel einen unliebsamen Wettbewerber und befürchtet nicht nur Verkehrsverluste durch den gesteigerten Auto- und Luftverkehr, sondern auch durch die zunehmende Umstellung der Wirtschaft auf Elektrizität, Kohlenveredelung und Gasfernversorgung. Mit der Behauptung, die Reichsbahn könne die entsprechenden Transporte allein bewältigen und ebenso billig ausführen, ist dieser Gegensatz nicht zu beseitigen, vor allem wenn die Bedürfnisse der Wirtschaft auf dem Gebiet der Tarife so wenig Berücksichtigung finden, wie dies bislang der Fall war. Ein Wettbewerb gegenüber der bisher noch immer unerschütterten Monopolstellung der Reichsbahn ist, wie im allgemeinen wirtschaftlichen Leben, so auch hier unbedingt am Platze; dies haben gerade die Erfahrungen der letzten Jahre, z. B. mit der Schnellbahn, gezeigt. Sicherlich ist das Ausschlaggebende letzten Endes das volkswirtschaftliche Ergebnis. Man wird daher neue Kanäle unter den augenblicklichen Verhältnissen nur dann in Angriff nehmen dürfen, wenn sich nach eingehender Prüfung aller in Betracht kommender Gesichtspunkte ergibt, daß die Eisenbahn den gewünschten wirtschaftlichen Erfolg unter Berücksichtigung aller für einen Wasserstraßenbau in Betracht kommenden Gesichtspunkte (z. B. auch der Meliorationen und des Hochwasserschutzes) nicht bringen und dauernd gewährleisten kann. / Was die übrigen Verkehrsmittel anlangt, so werden auch hier mit der Reichsbahn einheitliche Richtlinien aufzustellen sein, die ein Zusammenarbeiten auf einer gesunden wirtschaftlichen Grundlage ermöglichen und einer Kapital- und Kraftvergeudung vorbeugen."

Rheinschiffs-Register-Verband, Frankfurt a. M. Ueber die am 8. Mai 1928 in Frankfurt/M. stattgefundene 47. o. G. V. dieses Verbandes wird uns berichtet, daß das Geschäftsjahr 1927 eine weitere wesentliche Zunahme der durch den Verband klassifizierten Schiffe gebracht hat. Es ergibt sich hieraus, daß die Tätigkeit des Verbandes in interessierten Kreisen immer mehr gewürdigt wird. Auch der Deutsche Transport-Versicherungs-Verband hat für die Verschiffung von Waren-Transporten auf deutschen und angrenzenden Binnengewässern für die durch den Rheinschiffs-Register-Verband klassifizierten Schiffe Vorzugsprämien eingeräumt, woraus wiederum für die Ladungs-Eigentümer ein Interesse daran erwächst, in klassifizierten Schiffen zu verladen. Die vom Rheinschiffs-Register-Verband über die Schiffsunfälle auf dem Rhein und die dabei entstandenen Havarie-grosse-Kosten geführte Statistik ergibt für die Rheinstrecke Mannheim-Basel und insbesondere für die Teilstrecke Straßburg-Basel eine bedeutende Vermehrung der Schiffsunfälle und der aufgewandten Rettungskosten. Im Berichtsjahre wurden auf der Strecke Mannheim-Basel 120 Unfälle gegen 99 im Vorjahre verzeichnet und speziell auf der Teilstrecke Straßburg-Basel 53 Unfälle gegen 31 im Vorjahre. / Allerdings konnte infolge ausnahmsweise günstigen Wasserstandes die Schiffahrt auf der Strecke Straßburg-Basel wesentlich länger betrieben werden, als im Vorjahre. Die Gefährlichkeit der unregulierten Stromverhältnisse und die Schwierigkeit, in Havariefällen Hilfsmittel und Arbeitskräfte heranzuziehen, blieben aber die gleichen.

Würzburg und die Rhein-Main-Donau-Wasserstraße. Wie kürzlich der Würzburger Stadtrat, hat nun auch die Industrie- und Handelskammer Würzburg zu der Denkschrift des Reichsverkehrsministeriums über die Rhein-Main-Donau-Wasserstraße Stellung genommen. Kammersyndikus Weichsel unterbreitet am Schluß eines längeren Referats eine Entschließung, die von der Kammer einmütig angenommen wurde, und in der die dringende Bitte an die maßgebenden Stellen gerichtet wird, den Kanalbau tunlichst zu beschleunigen, mindestens aber die Bauzeit auf das Jahr 1935 zurückzuführen. Gleichzeitig wird ersucht, als nächste Staustufe bei der Durchführung des Kanalbaues die bereits früher zum Bau vorgesehene Staustufe bei Erlabrunn in Angriff zu nehmen, damit auch der Stadt Würzburg Gelegenheit geboten wird, mit den für die Errichtung des benötigten neuen Hafens in Würzburg erforderlichen Vorarbeiten beginnen zu können.

Neuregelung der Schiffahrtsabgaben auf dem kanalisierten Neckar.

Der Neckar-Ausschuß des Rhein-Wasserstraßen-Beirates hat am 4. 5. 1928 in Heidelberg den Tarifentwurf für die Schiffahrtsabgaben auf dem kanalisierten Neckar beraten und ihm grundsätzlich zugestimmt.

Auf dem kanalisierten Neckar sollen nach Ziffer 14 des Vertrages zwischen dem Reich, Württemberg, Baden und Hessen über die Ausführung der Neckar-Donau-Wasserstraße vom 1. Juni 1921

(Neckar-Donau-Vertrag) Schiffahrtsabgaben erhoben werden, die ausreichen, um daraus die Unterhaltungs- und Betriebskosten der der Schiffahrt dienenden Einrichtungen einschließlich der Erneuerungs- und Ergänzungsbauten zu decken und den vom Reiche zu übernehmenden Teil des Anlagekapitals zu verzinsen und zu tilgen. Der zu verzinsende und zu tilgende Teil des Anlagekapitals soll auf der Strecke Mannheim-Heilbronn ein Zehntel der gesamten auf den Bau dieser Strecke verwendeten Anlagekosten betragen. Die übrigen Baukosten gehen zu Lasten der Kraftwerke. Die Verpflichtung des Reiches zur Verzinsung seines Anteils beginnt mit Beendigung der Kanalisierungsarbeiten auf der Strecke Mannheim-Heilbronn, während die Unterhaltungs- und Betriebskosten alsbald nach Uebernahme der betreffenden Teilstrecke vom Reiche zu tragen sind.

Nachdem der erste Verkehrsabschnitt der Neckarkanalisierung, nämlich die Strecke Mannheim-Heilbronn, bis auf einige Restarbeiten fertiggestellt ist, erscheint der Zeitpunkt gekommen, Schiffahrtsabgaben einzuführen. Die Einführung rechtfertigt sich, da auf der ausgebauten Strecke nicht nur die jetzigen Neckarkähne, sondern auch große Rheinschiffe regelmäßig voll beladen verkehren können.

Der Abgabentarif soll zunächst für die 110 km lange Strecke von Mannheim bis Heilbronn — dem ersten großen Umschlagsplatze am Neckar — erlassen werden, aber nur für diejenigen Teilstrecken in Wirksamkeit treten, die großen Rheinkähnen zugänglich sind. Dies ist vorderhand die 26 km lange Strecke Mannheim-Heidelberg mit den beiden Staustufen Ladenburg und Wieblingen. Um bei Inbetriebnahme von Schleusen oberhalb Heidelbergs Ergänzungen des Tarifs entbehrlich zu machen, muß der Tarif eine solche Fassung erhalten, daß er ohne weiteres auch für die weiter fertiggestellten Staustufen gilt. Weiter ist bei der Aufstellung des Tarifentwurfs zu berücksichtigen, daß die Schiffahrt in den vollen Genuß der mit der Kanalisierung verbundenen Vorteile erst dann treten wird, wenn die Schiffahrtstraße bis Heilbronn ausgebaut ist. Bis dahin dürfte sich nur ein beschränkter Ortsverkehr der Neckarstädte entwickeln. Erst nach Erreichung von Heilbronn ist mit einem größeren Umschlagsverkehr zu rechnen. Bis dieser Punkt erreicht ist, läuft die Konzession der Kettenschleppschiffahrt, die jetzt das Schleppen besorgt.

Der Tarifentwurf ist im wesentlichen dem Abgabentarif für den kanalisierten Main nachgebildet. Er sieht jedoch keine tonnenkilometrische Abgabe, sondern die Erhebung einer Abgabe jeweils bei der Durchfahrt einer Schleuse vor. Dieser Erhebungsart ist der Vorzug gegeben, weil während des Baues schrittweise, d. h. stufenweise, eine Schleuse nach der anderen in Betrieb genommen wird und so die Geltung des Abgabentarifs automatisch ausgedehnt werden kann. Die Berechnung nach Tonnenkilometern eignet sich mehr für solche ausgebaute Wasserstraßen, deren Haltungen ungleichmäßig lang sind und bei denen ein lebhafter Verkehr zwischen zwei Schleusen sich abspielt.

Bei der Höhe der Abgabe ist davon ausgegangen, daß die Gebühren am Neckar nicht höher zu bemessen sind, als am unteren Main. Auf dieser Wasserstraße sollen für Güter 1—0, 9—0, 7—0, 5—0, 4—0, 3 und 0,2 Rpf. je Tonnenkilometer erhoben werden. Dementsprechend für die 110 km lange und mit 11 Schleusen zu versehende Strecke von Mannheim bis Heilbronn die in dem Entwurfe vorgesehenen Sätze von 10—9—7—5—4—3 und 2 Rpf. je Tonne und Schleusung. Die Gesamtbelastung durch Schiffahrtsabgaben auf der Strecke von Mannheim bis Heilbronn ist also genau so hoch wie für die gleichlange Strecke des kanalisierten Mains.

Um Härten für die Kleinschiffahrt zu vermeiden, sind kleine Frachtfahrzeuge von der Abgabe befreit. Als Grenze für die Abgabenfreiheit gelten ebenso wie bei dem kanalisierten Main Güter in Schiffen bis zu 200 t Tragfähigkeit ohne eigene Triebkraft und Güter in Schiffen bis zu 50 t Tragfähigkeit mit eigener Triebkraft. Unter die Befreiungen würden von der jetzigen Neckarschiffahrt 17 Schiffe mit zusammen 3291 t Tragfähigkeit fallen bei einer Gesamtzahl von 88 Neckarschiffen mit 21 820 t Tragfähigkeit, d. h. es würde etwa ein Siebentel des Gesamttonnengehalts der Neckarschiffe abgabenfrei bleiben. Die übrigen Kähne sollen nach Ziffer 4 ebenfalls abgabenfrei sein, wenn sie vom nichtkanalisierten Neckar kommen oder dahin gehen, ohne ihre Ladung innerhalb der kanalisierten Strecken auf der Talfahrt zu vermehren oder auf der Bergfahrt zu vermindern. Die Zahl der hiernach befreiten Schiffe wird geringer werden, wenn der Verkehrsabschnitt Mannheim-Heilbronn fertiggestellt ist und damit auch die vorhandene Schiffahrt durch jederzeitige volle Ausnutzung ihrer Tragfähigkeit und durch das ruhige Wasser erheblichen Nutzen aus der Kanalisierung ziehen kann.

Da auf einzelnen Strecken mit einem regelmäßigen Personenverkehr zu rechnen ist, der die vollen Abgaben nicht tragen kann, ist eine Ermäßigung der Abgaben für häufige Fahrten und für fahrplanmäßige Fahrten vorgesehen.

Donau-Main-Wasserstraßenbeirat. Am 1. Juni 28 trat in Passau der Donau-Main-Wasserstraßenbeirat zusammen. Auf der Tagesordnung stand neben dem Tätigkeitsbericht der Reichswasserstraßenverwaltung, der auch Mitteilungen über die Verhandlungen der Internationalen Donaukommission umfaßt, ein Bericht über den Baufortschritt der Main-Donau-Wasserstraße, sowie eine Reihe weiterer wichtiger Verkehrsfragen.

Württembergischer Hafenbaukredit für Friedrichshafen. Zwischen der württembergischen Regierung und der Reichsbahn-Hauptverwaltung sind, wie der Süddeutsche Wirtschaftsdienst der „Vossischen Zeitung" aus Stuttgart meldet, nunmehr Darlehnsverträge abgeschlossen worden, die den Umbau des Friedrichshafener Hafens betreffen. Württemberg gewährt der Reichsbahn zu diesem Zwecke ein Darlehn von 4 Mill. Mark zu verbilligtem Zinsfuß.

Güter-Eilmotorschiff „Dresden". Auf der Werft Gebrüder Sachsenberg A. G., Roßlau ist das erste Güter-Eilmotorschiff der Vereinigte Elbeschiffahrts-Gesellschaften Aktiengesellschaft fertiggestellt worden. Bei einer Länge über alles von 57 m, zwischen den Loten 53,5 m, ist die Breite auf Spanten 7 m und die Seitenhöhe 2,55 m; die Ladefähigkeit beträgt bei 1,9 m Tiefgang rd. 400 t. / Das Schiff ist nach den Vorschriften des Germ. Lloyd und denen der Vereinigten Transport-Versicherungs-Gesellschaften, Berlin, aus Eisen erbaut. Außer den Wohnräumen für die Mannschaft, dem Motor- und dem Vor- und Hinterpiekraum sind vier einzelne, zollamtlich verschließbare Laderäume vorgesehen. Zum Laden und Löschen der Ladung sind zwei Lademasten mit je einer durch Dieselmotor angetriebenen Ladewinde vorhanden. / Zur Schiffssteuerung dient eine von der Kommandobrücke zu betätigende Dreiflächen-Flettner-Ruderanlage, die die Arbeit des Steuernden außerordentlich erleichtert. Die Anbringung einer besonderen Steuermaschine, die sonst bei diesem Schiffstyp notwendig wäre, kommt hierdurch in Fortfall. / Auch sonst ist das Schiff mit allen modernen Einrichtungen versehen, ebenso wie in hygienischer Hinsicht durch Bad für die Mannschaft, Wasserklosett usw. gesorgt ist. / Zum Antrieb des Schiffes dient ein



von der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg, Augsburg, gelieferter Sechszylinder kompressorloser, umsteuerbarer Viertakt-Dieselmotor, der normal 240 PS bei 255 Umdrehungen leistet. Im Motorraum ist weiter ein Hilfsaggregat mit besonderem Dieselmotor vorgesehen, das mittelst Hilfskompressor die zum Umsteuern und Anlassen des Hauptmotors notwendige Preßluft erzeugt; angeschlossen ist eine Zentrifugalpumpe, die mit 60 cbm/Std. Leistung nicht nur zum Lenzen des eigenen, sondern auch fremder Schiffe und zum Feuerlöschen verwandt werden kann. Der Schiffskörper ist mit einem sehr weit durchgebildeten Lenzrohrsystem ausgerüstet, das ein rasches Leerpumpen des Schiffes nicht nur in normalen, sondern auch bei Havariefällen ohne weiteres ermöglicht. / Selbstverständlich entspricht die ganze Anlage den strompolizeilichen Vorschriften und denen der Elbeschiffahrts-Berufsgenossenschaft, sodaß für die weitgehendste Sicherheit der diesem Schiff anvertrauten Ladung gesorgt ist. Das Schiff legt die Strecke Hamburg-Dresden unter normalen Verhältnissen in rund 60 Fahrtstunden zurück, während für die Talfahrt eine Dauer von etwa 30 Stunden benötigt wird. Das Fahrzeug, dem weitere gleicher Gattung folgen, wird in dem von der V. E. G. betriebenen, täglichen Eilgüterdienst zwischen Dresden-Hamburg eingestellt und nimmt nach der am 7. Mai 1928 stattgefundenen Probe- und behördlichen Abnahmefahrt seine regelmäßigen Fahrten zwischen diesen Plätzen auf. / Mit Einstellung dieses Schiffes sind in dem täglichen Eilgutdienst der V. E. G. zwischen Dresden-Hamburg 15 Eildampfer bezw. Eilmotorschiffe beschäftigt, wobei noch erwähnt sein mag, daß die Gesellschaft außer diesen Eilschiffen noch 27 Radschleppdampfer, 10 Kettendampfer und 240 Frachtschiffe mit rund 167 000 t Tragfähigkeit neben den sonstigen Hilfsfahrzeugen besitzt. / Zusammen mit der Flotte der Neuen Norddeutschen Fluß-Dampfschifffahrts-Gesellschaft, mit welcher die V. E. G. in Betriebsgemeinschaft steht, bildet dieser Konzern das größte Schiffahrtsunternehmen auf der Elbe. / Das neue Schiff hat den Namen „Dresden“ erhalten, um die große wirtschaftliche Bedeutung Dresdens und seine hervorragende Stellung im Elbeverkehr sinnfällig vor Augen zu führen. Mit dieser Namensgebung war auch nicht zuletzt der Wunsch maßgebend, die Stadt selbst, auch als Sitz des Unternehmens, zu ehren.

AUSLÄNDISCHE BINNENSCHIFFAHRT

Der Kanal Lüttich—Antwerpen. Ueber die Bedeutung des direkten Kanals Lüttich—Antwerpen, eine der bekannten „Grands travaux", die Belgien jetzt in Angriff nimmt, sprach Alexander Delmer, Generalsekretär im Belgischen Arbeitsministerium, vor kurzem in der Société d'Economique Politique. Die Ausführungen, die I. u. H. wiedergibt, dürften mit Rücksicht auf die hohe Stellung des Vortragenden die Auffassung der Regierungskreise wiedergeben. Delmer erwähnte zunächst, was aber mehr als Einleitung zu gelten hat, den volkswirtschaftlichen Wert, der in der Schaffung großer Staubecken am Rande des Ardennen-Plateaus liegt; das sei eine unbedingte Voraussetzung dieses Kanalbaus. Außerdem würde das Land gegen schwere Ueberschwemmungsgefahr gesichert, und man könne nebenbei gewaltige elektrische Kräfte erzeugen. Am wesentlichsten sind aber die Ausführungen, die Delmer über die Zusammenhänge mit der holländischen Kanalpolitik machte. Die Holländer interessieren sich nämlich ganz hervorragend für die Schiffahrt auf der Maas und graben jetzt in der Gegend von Grave (gegenüber von Nymwegen) eine Verbindung zwischen Maas und Vaal, dem Hauptarm des Rheins. Ferner ist der Juliana-Kanal im Bau, der an der Strecke, auf der die Maas die Grenze bildet, zwischen Belgien und der holländischen Provinz Limburg, also etwa von der Gegend von Roermond nach Maastricht, den Strom östlich begleitet und so die Schiffahrt ganz in holländisches Gebiet legt. Der Kanal soll für Schiffe von 1500 bis 2000 t befahrbar sein und in der Herstellung nicht weniger als 1 Milliarde Franks kosten. Seiner Fertigstellung sieht man im Jahre 1933 entgegen. Dieser Kanal hat nach Delmers und offenbar auch der belgischen Regierung Vermutung nicht nur den Zweck, aus dem holländischen Limburg den Verbrauchern im Norden Kohlen zuzuführen, vielmehr soll er den Schiffen, die rheinische Kohlen nach dem Industriegebiet der Maas und Sambre bis nach Lothringen hinaustransportieren, Rückfrachten zu billigen Preisen die Maas abwärts nach Rotterdam zu verschaffen. Dadurch entstände natürlich für Antwerpen, dem bis jetzt ein Teil dieser Waren mit der Eisenbahn zugeführt wurde, ein starker Ausfall. Zwar sind nicht alle Belgier dieser Ansicht. Der Direktor der Staatsbahngesellschaft, Lamalle, hat erklärt, die Eisenbahn werde ja doch in der Lage sein, billiger zu arbeiten als der Kanal, und zwar mit einer jährlichen Leistung von 78 Millionen Tonnenkilometern. Demgegenüber warnte Delmer davor, es zu einer Monopolstellung der Eisenbahn in Belgien kommen zu lassen, da Monopole stets unliebsame Begleiterscheinungen haben. Auch Deutschland, Frankreich und die Tschechoslowakei, von Holland ganz zu schweigen, bauen ihr Kanalsystem nach Möglichkeit aus. Jetzt dauere der Wassertransport von Lüttich nach Antwerpen 30 Tage, der neue direkte Kanal werde es in vier Tagen schaffen, und zwar für einen Preis von 3,65 Fr. die Tonne. Durch diese außerordentlich billige Fracht wäre es dann möglich, Gebühren zu erheben, um die Rentabilität des Kanals zu sichern. Die Hauptsache sei aber, Antwerpen seine Stellung zu erhalten gegenüber der Konkurrenz von Rotterdam. Schließlich sei, wie die Erfahrung lehre, zu erwarten, daß in der Nähe des Kanals eine Menge industrielle Unternehmungen entstehen, und daher das Campine-Gebiet einen großen Aufschwung nehmen werde.

Bau der Kohlenbahn Ost-Oberschlesien—Gdingen. Im „Dziennik Ustaw" Nr. 16 ist unter Position 123 eine Verordnung des Polnischen Staatspräsidenten, durch welche die Regierung zum Bau einer Normalspurbahn von Herby über Zdunska-Wola, Barlogi bis Hohensalza in einer Gesamtlänge von 255 km ermächtigt wird. Laut Art. 3 werden die Baukosten gedeckt entweder durch Aufnahme von Anleihen oder aus dem reinen Betriebsüberschuß der polnischen Staatsbahn, soweit dieser den Budgetvoranschlag übersteigt.

*

Die ostoberschlesischen Kohlenindustriellen haben sich nunmehr an das Warschauer Verkehrsamt mit dem Ersuchen gewandt, das Regierungsprojekt über den Bau der Eisenbahnlinie Ost-Oberschlesien—Gdingen, welche im Jahre 1931 fertiggestellt werden soll und worüber in unserer Zeitschrift bereits wiederholt berichtet wurde (vgl. u. a. Z. f. B. 2/1927, 53, 9/1927, 374), möglichst bald in Angriff zu nehmen. Das Verkehrsministerium hat den Industriellen eine zusagende Antwort gegeben und es verlautet, daß schon im Laufe des Frühjahrs 1929 mit den Vorarbeiten begonnen werden soll.

Der größte schwedische Binnensee-Hafen. In den letzten beiden Jahren ist der größte schwedische Binnenseehafen erheblich ausgebaut worden. Dieses ist die Industriestadt Västeraas am Mälar-See, die nach der Erweiterung des Södertelge-Kanals für Schiffe mit 5,5 m Tiefgang, also auch für größere Ostseedampfer, zugänglich ist. Mitten im schwedischen Binnenland liegt damit ein modern ausgestatteter, immerhin sehr beachtenswerter Seehafen, der sogar Dampferverbindung mit dem Ausland besitzt. So ist jetzt eine regelmäßige Linie zwischen Västeraas und Leningrad eröffnet worden, und außerdem besteht bereits eine regelmäßige Verbindung über Stockholm mit Hamburg durch die Hamburger Reederei Mathies. Der Seeverkehr in Västeraas ist nach der Kanalerweiterung sehr erheblich gestiegen. Während im Jahre 1918 der Eingangsverkehr nur 139 518 Tons Nettoraumgehalt ausmachte, liefen 1926 bereits 239 771 Tons ein, und 1927 betrug der Eingang 3972 Schiffe mit 320 212 Tons. Der alte Hafen in Västeraas hatte nur eine Wassertiefe von 3—4,3 m bei einer Kailänge von 1160 m. Im Jahre 1923 begann man mit dem Ausbau des Hafens, der dann bis Ende 1927 vollständig fertiggestellt ist. Der neue Hafen, dessen Baukosten ca. 3 Mill. Kronen betragen, hat eine Kailänge von 204 m und eine Wassertiefe von 6½ m. Ausgerüstet ist er mit drei elektrischen Kränen von 5-50 t Tragfähigkeit. Der große Kran ist erforderlich, weil die Verladung von schweren Elektro-Maschinen und Lokomotiven in Fragen kommt. Västeraas ist ein hervorragender Industrieplatz, in dem der weltbekannte Asea-Konzern, die schwedische A. E. G., seine Hauptfabrik hat. Der Hafen hat daher eine bedeutende Einfuhr von Kohlen (1927 52 000 t) und demgegenüber eine Ausfuhr von Erz. Die zulässige Schiffsgröße für den Verkehr nach Västeraas hängt von den Abmessungen des Södertelge-Kanals ab. Der Södertelge-Kanal ist nur für Schiffe von 5,5 m Tiefgang zugänglich, das Fahrwasser über Stockholm—Hammarbyleden zwar für Schiffe von 6 m Tiefgang, aber bei geringeren

Schleusenabmessungen, so daß Fahrzeuge von bis zu 3000—4000 t Tragfähigkeit einlaufen können. Das größte Schiff, das bisher nach Västeraas kam, war ein schwedischer Dampfer mit 2800 t Futtermitteln vom Mittelmeer. Größere Schiffe sind ja auch in der Ostseefahrt nur wenig im Verkehr. Die Frachtkosten nach Västeraas sind also verhältnismäßig nur wenig teurer als nach Stockholm. Die Mehrkosten bestehen in den Kanalabgaben, die bei einer Kohlenladung von 2000 t etwa 35 Oere für die Tonne ausmachen. Infolgedessen ist die Kohlenfracht nach Västeraas um etwa 5 Pence höher als nach Stockholm. Ohne den Ausbau der Zugangskanäle und des Hafens von Västeraas würde bei Verwendung kleinerer Schiffe der Frachtsatz ungefähr um den doppelten Betrag höher sein. Der Hauptnachteil dieses Binnenseehafens liegt in einer verhältnismäßig langen Winterruhe, die man neuerdings auch durch Eisbrecher abzukürzen bemüht ist. *St.*

Sechzigjähriges Jubiläum des Hafens Esbjerg. Der dänische Hafen Esbjerg kann in diesem Jahre auf ein sechzigjähriges Bestehen zurückblicken; 1868 wurde mit dem Bau des Hafens begonnen, die feierliche Eröffnung erfolgte allerdings erst 1873. Esbjerg ist ein neues Beispiel dafür, daß ein Hafen, der keine Binnenwasserstraße zur Verfügung hat, doch meist nur eine beschränkte Entwicklung erreicht. Esbjerg ist auch heute teils Provinzhafen, teils nur Spezialhafen für den Verkehr zwischen Dänemark und England. Sein Hafenverkehr hat die Millionengrenze noch nicht erreicht und ist seit einiger Zeit nicht mehr gestiegen. *St.*

Argentinischer Kanalbau. Zwischen den Regierungen der Provinzen Cordoba und Santa Fé ist nach einer Meldung des Berliner „Tag" jüngst ein Vertrag über die Beschaffung der Mittel für den Bau eines Schiffahrtskanales zwischen der Stadt Cordoba und dem Paraná-Flusse bei San Lorenzo abgeschlossen worden. Für Argentinien mit seinem noch nicht hinreichend entwickelten Bahnnetz, den hohen Bahnfrachten und den Mängeln, die die Landstraßen im allgemeinen noch aufweisen, würde dieser Kanal, der im Herzen der Getreidezone des Landes erstehen und die Transportkosten erheblich verbilligen würde, von wesentlicher Bedeutung sein. Die vertragschließenden Regierungen verpflichten sich, zur Finanzierung des Kanalbaus eine innere oder äußere Anleihe von 30 Mill. Pesos aufzunehmen, bei 6% Verzinsung und 1% Amortisation.

PERSÖNLICHES

Strombaudirektor Dr. ing. h. c. Zander, Magdeburg, feierte am Sonntag, dem 27. Mai d. J. seinen 60. Geburtstag. Der um die Förderung des Wasserstraßenbaues und die Entwicklung der Binnenschiffahrt hochverdiente Jubilar wurde am 27. Mai 1868 in Berlin geboren. Aus seinem Entwicklungsgang seien folgende bemerkenswerte Daten mitgeteilt. Dr. Zander wurde 1895 Regierungsbaumeister, 1910 Regierungs- und Baurat, 1918 Oberbaurat, 1920 Wasserbaudirektor. Im Jahre 1922 übernahm Dr. Zander die Leitung der Elbstrombauverwaltung. In dieser Stellung entfaltete Dr. Zander eine äußerst segensreiche Tätigkeit für die Förderung der Fahrwasserverhältnisse der Elbe und ließ sich auch die Hebung der Elbeschiffahrt angelegen sein. 1924 wurde dem Jubilar von der Technischen Hochschule zu Hannover der Ehrendoktor verliehen. 1927 ernannte die Technische Hochschule in Braunschweig Dr. Zander zu ihrem Ehrensenator. / Unter den größeren Bauarbeiten, an denen der Jubilar entscheidenden Anteil genommen hat, seien die Hafenbauten in Swinemünde, Dievenow und Stolpmünde, die Befestigung von Helgoland von 1903, ferner die Erweiterung des Emdener Hafens von 1906—1915 genannt. Die Vorarbeiten für den Mittellandkanal hat Dr. Zander von 1918—1922 geleitet. Zurzeit widmet Strombaudirektor Dr. Zander seine Kräfte der Erbauung des Verbindungsstückes des Mittellandkanals zwischen Weser und Elbe. Auch die Vorarbeiten für den Südflügel des Mittellandkanals unterstehen der Leitung Dr. Zanders. / Die gesamte Binnenschiffahrt, besonders aber die Elbeschiffahrt, wünscht dem Jubilar noch viele weitere erfolgreiche Jahre rüstiger Tätigkeit im Dienste des Wasserstraßenbaues und der Entwicklung des Binnenschiffahrtsverkehres.

*

Der Vorsitzende des Direktoriums der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft in Berlin, Geh. Kommerzienrat Dr. Ing. e. h. Dr. rer. pol. h. c. Felix Deutsch, ist am 19. Mai 1928, wenige Tage, nachdem er von aller Welt geehrt und gefeiert das 70. Lebensjahr in völliger Frische vollendet hatte, einem Herzschlag erlegen.

*

Die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft hat durch das Hinscheiden ihres Vizepräsidenten, Hofrat v. Csatary, der am 11. Mai im Alter von 67 Jahren gestorben ist, einen schweren Verlust erlitten.

*

Am Pfingstmontag verschied an den Folgen einer Gallensteinoperation der sozialdemokratische Reichstagsabgeordnete Oskar Geck, der im Parlament besonders bei den Beratungen des Verkehrshaushalts hervorgetreten ist und den Fragen der deutschen Binnenschiffahrt großes Verständnis entgegengebracht hat.

Deutscher Binnenschiffahrtstag 1928
Königsberg i. Pr.

31. August bis 2. September 1928

59. Hauptversammlung des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V.

GESCHÄFTLICHE MITTEILUNGEN

Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt e. V. Dem Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt e. V. sind seit der letzten Bekanntmachung (Heft 12/1927, S. 567) neu beigetreten:

a) Körperschaften:

1. Kreis St. Goar, St. Goar.
2. Verein für die Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse auf der Oberelbe zu Hamburg e. V., Hamburg 11, Börse I. Stock.

b) Großfirmen mit den Rechten der Körperschaften:

1. Atlantic-Tank-Rhederei, Hamburg 11, Stubbenhuck 10.
2. Abteilung Berg-, Hütten- und Salinenwesen des Preußischen Ministeriums für Handel und Gewerbe, Berlin W 9, Leipziger Straße 2.
3. Bergwerks - Aktiengesellschaft Recklinghausen, Recklinghausen.
4. Duisburg-Ruhrorter Häfen Aktiengesellschaft, Duisburg-Ruhrort.
5. Elskes, Heinrich G. m. b. H., Rheinkiesbaggerei und Wasserbauunternehmung, Duisburg - Hochfeld, Wanheimer Straße 211.
6. C. Hartwig Akt.-Ges., Internationale Spediteure, Posen (Poznau) ul Towarowa 15-20.
7. Kohlenhandelsgesellschaft „Bergkohle" Scholten, Buchmann & Co., Düsseldorf, Thomasstr. 6, Ecke Bergallee.

c) Einzelmitglieder:

1. Arnecke, Albert, Dr., Köln-Marienburg, Parkstraße 2.
2. Arp, Dietrich, Reg.- und Baurat, Berlin W 62, Schillstr. 5.
3. Beger, Karl, Dr. Ing., o. Professor für Wasserbau a. d. Techn. Hochschule Breslau, Breslau 16, Techn. Hochschule
4. Bender, Generaldirektor der I. Pohlig A.-G., Köln-Zollstock.
5. Bettin, Fritz, Maschinenfabrik und Schiffswerft, Tangermünde.
6. Bileski, Dr., Rechtsanwalt, Berlin W 9, Linkstraße 40.
7. Braune, Willi, Kaufmann, Riesa/Elbe.
8. Burmester, L. & P., Schlepp- und Frachtschiffahrt, Lauenburg/Elbe, Hafenstr. 1.
9. Degen, Fritz, Direktor, Schweizer Schleppschifffahrtsgenossenschaft, Basel.
10. Erxleben, Guido, Spedition und Schiffahrt, Koblenz, Am Rheinwerft.
11. Fischer, J., Geschäftsführer der Hamburg-Amerika-Linie, Schiffsfrachtenkontor Düsseldorf, Düsseldorf I, Uhlandstr. 54.
12. Fischer, Ludwig, Major a. D., Vorstandsmitglied der Wrihala, Wilhelmshaven-Rüstringen Industriehafen u. Lagerhaus A. Ges., Berlin NW 40, Kronprinzenufer 19.
13. Halter, R., Hofrat, Ing., a. o. Professor, Präsident des Vereins für Fluß- und Kanalschiffahrt in Wien I, Stubenring 1, IV. Stock, Tür 128.
14. Henz, Mahlow & Co., Spedition, Königsberg i. Pr., Vord. Vorstadt 66/67.
15. Heumann, Felix, Kommerzienrat, i. Fa. Waggonfabrik L. Steinfurt A. G., Königsberg i. Pr. 9, Ottokarstr. 36.
16. Hochstrate, A., Bergwerksdirektor, Herringen-Kr. Hamm i. W., Fangstr.
17. Ivers & Co., F., Schiffsmakler, Stettin, Mönchenbrückstr. 5.
18. Jaquet, Nicolas, Direktor, Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft, Basel.
19. de Kat, R., Direktor, Demeente-Handelsinrichtingen, Amsterdam, Entrepotdok, Kadijksplein Nr. 1.
20. Korff, Direktor der Berliner Hafen- und Lagerhaus Aktiengesellschaft, Berlin-Plötzensee, Westhafen-Verwaltungsgebäude.
21. Kuczewski, O., Schiffswerft, Königsberg/Pr. 11, Nettelbeckstr. 12.
22. Langosch, Konrad, Direktor der Oppelner Verlade- und Lagerhaus-Gesellschaft Albert Koerber m. b. H., Oppeln I, Zeughausstr. 7.
23. Moser, Kurt, Fabrikant und Verlagsbuchhändler, Berlin W 35, Potsdamer Straße 110.
24. Oeste, Ernst, Direktor i. Fa. Gebr. Röchling, Berlin W 8, Mohrenstr. 62.
25. Ohmann, Rudolf, Kaufmann, Mannheim, Leibnitzstraße 9.
26. Richter, Stanislaus, Ingenieur bei der Cechoslov Elbeschiffahrts-A.-Ges., Dresden-A., Ostra-Allee 4.
27. Röchling, Dr. H., Kommerzienrat, Heidelberg, Hotel Europäischer Hof.
28. Rose, Dr., Regierungspräsident, Stade.
29. Rund, O., Schweizer Rheinschiffahrtsges. m. b. H., Kehl.
30. Schinkel, Max, Dr. Ing., Regierungsbaurat, Magdeburg, Tangermünder Straße 7.
31. Schulz-Briesen, Berghauptmann, Halle a. S., Friedrichstr. 13.
32. Schulze, L., Geschäftsführer der Emder Hafenumschlags G. m. b. H., Regierungsbaurat, Emden.
33. Schwabe, Oskar, Direktor der Ostreederei G. m. b. H., Geschäftsstelle Breslau 10, Benderplatz 9.
34. Schweitzer, Ernst, Emil, Dr., Rechtsanwalt, Berlin SW 68, Friedrichstr. 204.
35. Stein, Bergassessor a. D., Bergwerksdirektor, Hüls, Kr. Recklinghausen.
36. Unger, Hermann, Reedereidirektor, Duisburg, Prinz Albrechtstr. 21.
37. Vogt, Friedrich, Spedition, Schiffahrt, Lagerung, Versicherung, Bingen a. Rh., Obere Vorstadt 40.
38. Volkmann, Oswald, Handelsvertreter, Frankfurt a. M., Fichardstr. 43.
39. Wehrmann, Geh. Reg. Rat, Reichsverkehrsministerium, Berlin W 8, Wilhelmstr. 80.
40. Werneburg, Hans, Dr. jur. Rechtsanwalt, Berlin-Steglitz, Hackerstr. 12.
41. Westermann, Dr. Dr. Ing., Bergassessor a. D., Kohlscheid (Eschweiler Bergwerksverein).
42. Wolffram, Eberhard, Filialleiter der Ostreederei G. m. b. H., Geschäftsstelle Berlin, Berlin C 2, Neue Friedrichstr. 4.
43. Wüstenhöfer, Paul, Bergwerksdirektor, Essen-Bohrbeck.
44. Zetzsche, Dr. Dr., Geheimer Reg.-Rat, Geschäftsführendes Vorstandsmitglied des Erdöl-Reichsverbandes, Berlin W 9, Bellevuestr. 6 II.

Hafenverband des Rheinstromgebietes. Mainz. Die diesjährige Hauptversammlung des Verbandes fand am 3. Mai 1928 in Hanau statt. Nach einem von der Stadtverwaltung gegebenen Empfangsabend wurde im Saal des Stadtschlosses die Mitgliederversammlung abgehalten. Nach kurzer Aussprache wurde der bisherige Vorstand mit dem Vorsitz des Oberbürgermeisters Dr. Külb, Mainz, wiedergewählt. Oberbürgermeister Dr. Blaum (Hanau) hielt einen Vortrag über Probleme der Mainschiffahrt. Ausgehend von der wirtschaftlich-geographischen Struktur des Maingebietes und

ihrer Verschiedenheit im Unter-, Mittel- und Obermain besprach er die Aussichten, welche die Durchführung des Rhein—Main-Donauprojektes für den transkontinentalen Wasserverkehr von der Rheinmündung nach der Donaumündung bei Beachtung des Erfordernisses ausreichender Hin- und Rückfrachten auf diesem, in seiner Herstellung immerhin kostspieligen Wasserweges haben. / Ferner gab er in eingehenden Ausführungen einen Ueberblick über die voraussichtlichen wirtschaftlichen Vorteile, die sich für das unmittelbar durch den Ausbau des Mains und der Donau als Großschiffahrtsweg berührtes Gebiet ergeben. Seine Ausführungen gipfelten in der Forderung weitgehender Aufklärung der an dem Wasserweg mittelbar und unmittelbar beteiligten Kreise der Bevölkerung und frühzeitig weitblickenden Schaffung entsprechender Anlagen. Mit einer kurzen Ansprache über das Gehörte endete die Tagung.

Elbe-Verein, Außig. Am 8. Mai 1928 fand in der Film-Börse in Außig die 52. o. G. V. des Vereins unter dem Vorsitz des Obmannes Herrn Ferdinand Maresch statt. In seiner Begrüßungsansprache verwies der Vorsitzende darauf, daß der Elbe-Verein bei den Behörden jederzeit weitgehendes Entgegenkommen gefunden habe und dankte ihnen für die dem Verein gewährte Unterstützung. Sodann widmete er dem verstorbenen Ministerialrat Herrn Machulka und dem verstorbenen ersten Sekretär der Reichenberger Handelskammer Herrn Dr. Demut einen ehrenden Nachruf, den die Versammelten stehend anhörten. — Der Jahresbericht und die ebenfalls gedruckt vorliegende Jahresrechnung wurden genehmigt, dem Kassierer Herrn Zimmermann und dem Ausschusse über Antrag des Kassaprüfers Herrn Böhm die Entlastung erteilt und vom Vorsitzenden sowohl dem Schriftführer Herrn Oskar Rührig wie dem genannten Kassierer für ihre tadellosen Arbeiten Dank und Anerkennung gezollt. / Bei der Wahl in den Ausschuß für die ausscheidenden Herren Maresch Lerche, Pechanz, Peschke, Petschek und Dr. Pollak wurden über Antrag des Herrn Bürgermeisters Klinger die Genannten wieder- und an Stelle des ausgetretenen Herrn Reinhart Herr Rudolf Baumann, Prokurist der Firma Baumann und Kreuzinger in Bodenbach, neugewählt. Bei den Wahlen für das Schiedsgericht wurden seitens des Elbevereins die Herren Pechanz, Lerche und Peschke wieder- und an Stelle des Herrn Reinhart Herr Rudolf Baumann neugewählt. / Vom Ausschusse lag lediglich ein Antrag vor, den Herr Deutsch zur Genehmigung unterbreitete. Er lautet: Die heutige Hauptversammlung des Elbevereines verweist auf die großen Nachteile, welche der Gütertransport durch die mangelhafte Beschaffenheit der größtenteils veralteten Verladeeinrichtungen in den nordböhmischen Umschlagplätzen erleidet. Die jetzigen vollständig veralteten Umschlagseinrichtungen entsprechen in keiner Weise und verzögern die Be- und Entladung der Kähne zum Schaden der Wirtschaft in ganz erheblichem Maße. Die Hauptversammlung richtet deshalb an die kompetenten Behörden (Eisenbahn, Arbeitsministerium und Schiffahrtsamt) die dringende Bitte, mit der größten Beschleunigung für die Abstellung der Mängel, insbesondere durch Ausbau der Umschlagsplätze, Aufstellung neuer Kräne und Einführung der neuen technischen Einrichtungen und Vervollkommnungen zu sorgen. — Der Antrag wurde einstimmig angenommen. / Hierauf hielt Oberbaurat Pavlousek einen höchst interessanten Vortrag über den Bau der Masaryk-Staustufe in Schreckenstein, der wirksam durch zahlreiche gute Lichtbildaufnahmen und einen Film unterstützt wurde. Den erläuternden Text zu den Lichtbildern und zum Film sprach in allgemein verständlicher Weise Herr Baurat Weiser. Herr Maresch dankte dem Vortragenden wie auch Herrn Weiser für die lehrreichen Ausführungen und sprach die Ueberzeugung und den Wunsch aus, daß das bestehende gegenseitige gute Einvernehmen zwischen den Behörden und dem Elbevereine im Interesse des großen Werkes zu Nutz und Frommen unserer Schiffahrt und des Verkehres bestehen bleiben möge. Für uns waren — sagt Redner — die Ausführungen des Vortragenden auch deshalb hochinteressant, weil wir daraus ersahen, daß ein Herzenswunsch der Außiger und Schreckensteiner in Erfüllung gehen werde, d. i. die Anbringung eines Notsteges über die Elbe unter Benützung der Wehrtürme und Errichtung einer Schiffahrtshaltestelle, die allen Interessenten des rechten Elbeufers zugutekommt.

Reedereiverband der Märkischen Personenschiffahrt, Berlin. In der am 16. 5. 1928 stattgefundenen Mitgliederversammlung beschäftigte sich der Verband u. a. mit der unter dem 17. 4. 28 in Nr. 17 des Amtsblattes für den Landespolizeibezirk Berlin veröffentlichten und bereits in Kraft getretenen „Verordnung betr. Aenderungen der Strom- und Schiffahrtspolizeiverordnung für die Berliner Wasserstraßen vom 15. 10. 1928“. Es wurde einstimmig dagegen Protest eingelegt, daß eine solche Verordnung erlassen worden ist, ohne die Organisationen der Berliner Schiffahrtstreibenden oder sogar den Wasserstraßen-Beirat zur Stellungnahme aufzufordern. Die Versammlung beschloß, diesen Protest dem Herrn Polizeipräsidenten zu unterbreiten und gleichzeitig dem Vorsitzenden des Märkischen Wasserstraßen-Beirats hiervon Mitteilung zu machen.

Berliner Schiffahrtsverein E. V., Berlin. In der am 16. 5. 1928 unter dem Vorsitz von Herrn Meyer stattgefundenen Monatsversammlung wurde der Dampfschiffsbesitzer Otto Krüger, Charlottenburg, neu aufgenommen.

Pommerscher Binnenschiffahrts-Verein, Stettin. Die o. H. V. des Vereins fand am 27. 4. 1928 unter dem Vorsitz des Herrn Handelskammer-Präsidenten Dr. Toepffer in Stettin statt. Unterstaatssekretär a. D. Dr. Toepffer begrüßte die zahlreich erschienenen Gäste und Mitglieder und wies einleitend darauf hin, daß Stettin als Binnenschiffahrtshafen auch das größte Interesse an einem Aufblühen der Schiffahrt haben müsse. Anschließend erstattete er den Geschäftsbericht 1927, wonach die Tätigkeit des Vereins sich wie in den Vorjahren, im Anschluß an die Tätigkeit des Reichsausschusses der deutschen Binnenschiffahrt vollzogen hat, soweit die Wahrnehmung der direkten Interessen des Binnenschiffahrtsgewerbes als Wirtschaftszweig in Frage kommt. Der Bau des Ottmachauer Staubeckens wurde vom Verein von jeher eifrigst propagiert, ebenso bildete der Bau eines Schiffshebewerkes bei Liepe einen weiteren Gegenstand der Vereinstätigkeit. Der Geschäftsbericht geht sodann auf die Frage der Beseitigung der Eisversetzungen auf der Oder ein, sowie eingehend auf die Tarifmaßnahmen der Reichsbahn. Besonders schwierig gestaltet sich die Frage der Oderschiffahrt im Hinblick auf den schweren Wettbewerb, den die Weichselhäfen dem Seehafen Stettin inbezug auf den Massengüterverkehr bereiten. Danzig, das früher nur ein Drittel des Stettiner Umschlages aufwies, hat heute mit einem Umschlag von fast 8 Millionen Tonnen Stettin um das Doppelte übertroffen. Die Erzeinfuhr in den Weichselhäfen ebenso wie die Einfuhr von Kiesen und Phosphaten sowie Schrott nimmt ständig zu. Es ist die höchste Zeit, daß für den Seehafen Stettin wirksame Abwehrmaßnahmen ergriffen werden. Es sei zu hoffen, daß es möglich sein wird, den Wettbewerb über den Oderweg durch Ermäßigung der Ablaufsfrachten aufzunehmen, um der Oderschiffahrt ihre wichtigen Berggüter zu

erhalten. Dabei muß allerdings darauf hingewiesen werden, daß die Oderschiffahrt sich in einzelnen Fällen wird bescheiden müssen, weil es sich hier nur darum handeln kann, an Danzig für die Oderschiffahrt ohnehin verlorene Transporte wenigstens für den Seehafen Stettin und den direkten Weg zurückzugewinnen.

*

Reichsminister a. D. Dr. Gothein aus Berlin hielt einen erschöpfenden Vortrag über den volkswirtschaftlichen Wert einer guten Oderwasserstraße und gab einleitend einen Ueberblick über die geschichtliche Entwicklung der Binnenschiffahrt. Die Eisenbahnen haben die Binnenschiffahrt nicht überflüssig gemacht, denn auf den Wasserstraßen werden noch 30 Prozent aller Großgüter befördert. Eine an der Flußmündung liegende Stadt muß daher das größte Interesse haben, die Wasserstraße soweit wie möglich in das Hinterland führen zu lassen. Stettins Einfuhr und Ausfuhr sind furchtbar zurückgegangen; und wenn auch der Bahnstückgutverkehr etwas zugenommen hat, so ist doch die Wirtschaftslage allgemein als trostlos zu bezeichnen. Die Polen wollen, daß ihr Hafen Gdingen spätestens 1931 so ausgebaut ist, daß 8 Millionen Tonnen über ihn ausgeführt werden können. Wenn erst die deutschen Binnenschiffe verschrottet sind und die Reichsbahn sich mit den polnischen Bahnen geeinigt hat, dann erst werden die Ausnahmetarife beseitigt werden.

Brandenburgischer Oderverein e. V., Frankfurt/O. In der am 26. 4. 28 in Frankfurt a. O. abgehaltenen Mitglieder-Versammlung des Vereins führte Oberbürgermeister Dr. Kinne den Vorsitz. In seiner Begrüßungsansprache wies er darauf hin, daß der Brandenburgische Oderverein in den letzten 2 Jahren weniger nach außen in die Erscheinung getreten sei als vielmehr in der Stille gearbeitet habe. Nicht günstig habe sich der mehrfach notwendig gewordene Wechsel der Geschäftsführung des Odervereins ausgewirkt. Nach dem Ausscheiden von Stadtrat Dr. Müller sind die Stadtbauräte Dr. Ing. Althoff und Morgenschweis eine Zeitlang Geschäftsführer gewesen. Seit dem 1. August 1927 ist Stadtrat Dr. Friedrich zum Geschäftsführer bestellt. Der Kassenbestand des Odervereins sei mit über 3 000 M. ein erfreulicher. Eine von Herrn Syndikus Dr. Töpfer und Stadtbaurat Hecht, Küstrin, vorgenommene Buch- und Kassenprüfung ergibt die Richtigkeit der Bücher und Bestände und führt zur Entlastung. / Diplom-Handelslehrer Dr. Simon gibt anschließend einen Ueberblick über die Verkehrsgeschichte des Oderstromes. / Dr. Ehrhardt, Frankfurt a. O. gibt einen Ueberblick über den gegenwärtigen Stand des Oderverkehrs. / In der anschließenden Aussprache weist Dr. h. c. Bahr darauf hin, daß kein Strom so vernachlässigt sei wie die Oder: dies sei um so bedauerlicher, als die Oder seit Hunderten von Jahren zu Preußen gehört, man dürfte sich nicht wundern, wenn aus der Oder nichts würde, wenn nur absolut unzureichende Mittel für ihren Ausbau bewilligt würden. Er richtet an den Oderverein die dringende Bitte, mit größter Energie die Belange der Oder zu wahren. Obermeister der Fischerinnung Schulze bittet um Rücksichtnahme auf die Fischerei. Die Einleitung der Abwässer in die Oder, insbesondere auch der von Papierfabriken, schädige die Fischerei und sei hygienisch bedenklich. / Stadtbaurat Hecht, Küstrin, gibt eingehende Aufklärungen über die Einführung der Abwässer in die Oder und weist nach, daß die Bedenken der Fischereiinteressenten zum Teil der Begründung entbehrten. Landrat Junkermann, Königsberg (Nm.) weist darauf hin, daß sein Kreis in einer Länge von 92 km von der Oder durchflossen werde und daß, wenn nicht umfangreiche Baggerarbeiten nördlich Küstrins einsetzten, das ehemals so fruchtbare Oderbruch bis zur Unfruchtbarkeit versumpfen werde, da die Sohle der Oder unaufhaltsam steige. / Dr. h. c. Bahr unterstützt gemeinsam mit Stadtbaurat Hecht die Forderung nach ausreichenden Baggerungen und bittet um Feststellung der Pegelstände in den letzten Jahrzehnten. / Oberbürgermeister Dr. Kinne dankt den Diskussionsrednern für ihre wertvollen Anregungen und sagt sorgfältige Berücksichtigung durch die Geschäftsführung zu. Stadtrat Dr. Friedrich berichtet über die Tätigkeit des Oderbundes, die anscheinend lediglich das Schiffahrtsinteresse im Auge habe. Der Oderverein werde aber nach wie vor neben dem Schiffahrtsinteresse die Landes-Kulturinteressen vertreten. Erfreulich sei, daß die früheren Eingaben des Odervereins, die sich mit der Not des Warthe- und Netzebruches beschäftigen, jetzt insofern einen Erfolg gehabt hätten, als das Preußische Staatministerium umfangreiche Pläne ausarbeite, die auf eine durchgreifende Eindeichung und Entwässerung des Warthe- und Netzebruchs hinstreben. Die Unterkommission des Brandenburgischen Odervereins, unter dem Vorsitz von Herrn Oberbürgermeister Gerloff, Landsberg (Warthe) habe sehr wertvolle Vorarbeiten geleistet, ebenso habe sich die Denkschrift von Landrat Dr. Swart über die Not des Netzebruch sals sehr wirkungsvoll erwiesen. Zum Schluß der Sitzung berichtet der Geschäftsführer über die dem Oderverein mitgeteilte Anregung auf Herausgabe einer Denkschrift anläßlich des ins Jahr 1929 fallenden 10jährigen Bestehens des Odervereins. / Handelskammersyndikus Beudel verneint im Interesse der Wirtschaft die Herausgabe einer solchen Denkschrift, da man ohnehin mit Denkschriften überschwemmt werde. / Dr. h. c. Bahr hält eine Denkschrift zur wirkungsvollen Aufklärung weiterer Kreise über die Not des Odergebietes für geeignet. Die Versammlung beschließt, daß eine bescheidene Veröffentlichung über die wesentlichsten Oderfragen in Erwägung gezogen werden soll. / Oberbürgermeister Dr. Kinne schließt die Sitzung mit Worten des Dankes für die Referenten und gibt der Hoffnung Ausdruck, daß die Arbeiten des Odervereins weiterhin erfolgreich sein möchten.

Oderbund, Breslau. Der unter dem Namen „Oderbund" arbeitende Gesamtverband des Schlesischen Odervereins, des Brandenburgischen Odervereins, des Pommerschen Binnenschiffahrtsvereins und des Oberschlesischen Odervereins hält am Mittwoch, den 27. Juni 1928, in Glogau eine Ausschußsitzung ab, auf der u. a. die Glogauer Schiffahrtsverhältnisse und die Neusalzer Brückenfrage zur Sprache kommen werden.

Deutscher Wasserwirtschafts- und Wasserkraftverband e. V., Berlin. Die diesjährige 38. o. H.-V. des Verbandes findet am 14. und 15. 6. 1928 in Dresden statt. Für die öffentliche Hauptversammlung (am 14. 6. 1928, 9,15 Uhr in der Aula der Technischen Hochschule, Dresden), zu der Gäste und Damen willkommen sind, sieht das Programm folgende Vorträge vor: „Die Wasserwirtschaft in Sachsen mit besonderer Berücksichtigung des Hochwasserschutzes" (Ministerialrat Sorger, Dresden), „Die Wasserwirtschaft in Sachsen mit besonderer Berücksichtigung der Wasserversorgung" (Prof. Heiser, Dresden). Am 15. 6. 1928 spricht noch Regierungsbaurat Rudolph, Dresden, über „Die Wasserkraftwirtschaft in Sachsen mit besonderer Berücksichtigung des Pumpspeicherwerkes Niederwartha". Im Anschluß daran finden wahlweise verschiedene Besichtigungsfahrten statt. Im Anschluß an die Tagung soll bei genügender Beteiligung am Sonnabend, den 16. 6. 28 eine größere Elbfahrt mit Sonderdampfer stattfinden.

BUCHBESPRECHUNGEN

Deutsche Verkehrsprobleme der Gegenwart. Verhandlungen der Friedrich-List-Gesellschaft e. V. am 29. Oktober 1927 in Berlin. In Kommission bei Reimar Hobbing, Berlin. 134 Seiten. Preis brosch. RM. 5,—.

Am 29. Oktober v. Js. befaßte sich eine Tagung der Friedrich-List-Gesellschaft in der Handelskammer zu Berlin mit dem ebenso interessanten wie schwierigen Thema: „Verkehrsprobleme der Gegenwart". Die Aussprache stützte sich in der Hauptsache auf Referate von Staatssekretär Vogt von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und von Professor Dr. von Beckerath, Köln. Sie zeitigte einen lebhaften Meinungsaustausch, besonders auch bezüglich der Frage Eisenbahn—Wasserstraße, an welchem sich u. a. Professor Dr. Mattern, Röchling (Saar), Generaldirektor Haeuser, Generaldirektor Stähler und Regierungs- und Baurat Leopold (Reichsverkehrsministerium) beteiligten. Herr Generaldirektor Dr. h. c. Ott, Köln, hat zu diesem Meinungsaustausch in einem Aufsatz Stellung genommen, der in der Druckschrift mit aufgenommen wurde. / Der Zentral-Verein ist in der Lage, die Schrift zum Vorzugspreise von RM. 3,50 abzugeben.

Holtz-Kreutz, Das Preußische Wassergesetz. Neu bearbeitet von Paul Schlegelberger, Vizepräsident des Preußischen Oberverwaltungs-Gerichts. Erster Band. 3. und 4. verbesserte Auflage. Carl Heymanns Verlag, Berlin, 1927. Preis in Leinen geb. RM. 42,—, in Halbleder RM. 45,—.

Seit dem Erscheinen der letzten Auflage des 2. Bandes hat ein unerwarteter und frühzeitiger Tod den einen der Verfasser des Werkes, den Präsidenten des Landeswasseramts, Dr. Leo Holtz, aus einem schaffensfreudigen und segensreichen Leben gerissen. Da auch der zweite der Verfasser, Geheimer Oberregierungsrat Kreutz in seiner gegenwärtigen Tätigkeit weder Zeit noch Muße fand, sich der Neubearbeitung zu widmen, ist dieser Auftrag dem Vizepräsidenten des Preußischen Oberverwaltungsgerichtes, Geheimrat Schlegelberger, zuteil geworden. Für die Neubearbeitung des ersten Bandes stand ein außergewöhnlich reicher Stoff zur Verfügung. Seit dem Inkrafttreten des Wassergesetzes vom 7. April 1913 sind mehr als 12 Jahre vergangen, deren praktischer Niederschlag in den früheren Auflagen noch nicht Berücksichtigung finden konnte. Die vorliegende Auflage enthält einen nahezu lückenlosen Hinweis auf die Veröffentlichungen, die über die zahlreichen Entscheidungen der obersten Gerichte, Oberverwaltungsgericht und Reichsgericht, ebenso wie des Landeswasseramtes, ergangen sind. Diese Hinweise bilden einen wertvollen Bestandteil des Kommentars, denn, wenn sich die Rechtsprechung auch überwiegend den grundlegenden Auffassungen des Holtz-Kreutz-Kommentars angeschlossen hat, so bietet sie jedenfalls ein charakteristisches und erläuterndes Detail für das Verständnis des Gesetzes, vielfach sind aber in ihr auch neue Richtlinien gegeben oder angedeutet. Starke äußere Ereignisse haben daneben in anderer Weise in das Schicksal des Wasserrechts eingegriffen. Die veränderte Stellung Deutschlands in der internationalen Welt und Preußens in Deutschland und der durch die wirtschaftliche Entwicklung nahegelegte und durch die Begründung des Völkerbundes noch gestärkte Anreiz zur wissenschaftlichen Erörterung völkerrechtlicher und zwischenstaatlicher Beziehungen hat dazu geführt, daß der Verfasser diese für das Wasserrecht teilweise noch wenig geklärten, für die Praxis aber immer bedeutsamer werdenden Fragen zur Erläuterung herangezogen hat. Die innere Staatsumwälzung in Deutschland hat ferner zu einer neuen Reichsverfassung geführt, welche die staatlichen Aufgaben zwischen Reich und Ländern anders verteilt und dem ersteren durch die Ueberlassung der dem allgemeinen Verkehr dienenden Wasserstraßen einen wesentlichen Anteil an der Gestaltung des Wasserrechts und an der Verwaltung der Gewässer gegeben hat. Schlegelberger ist der Ansicht, daß der Staatsvertrag zwischen dem Reich und den Ländern lediglich dazu bestimmt ist, eine einstweilige Grundlage des Zusammenarbeitens zu bilden, daß er aber zahlreiche Unklarheiten und Zweifel, namentlich hinsichtlich der formalen Zuständigkeiten in sich birgt, und, auch soweit er das Landesrecht unberührt läßt, dessen einheitliche Ausgestaltung gefährdet. Schlegelberger hat deshalb von dem in der 2. Auflage der Handausgabe des Wassergesetzes von den Verfassern des Kommentars gemachten Versuche wieder Abstand genommen, die durch das neue Reichsrecht bedingte Aenderungen des Wassergesetzes auch im Gesetzestexte zum Ausdruck zu bringen. Die landesgesetzlichen Aenderungen des Wassergesetzes berühren den ersten Band im wesentlichen in der Regelung der Zuständigkeiten, die durch die Auffassung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten und durch die Eingliederung des Landeswasseramts in das Oberverwaltungsgericht erfordert wurden. / Zusammenfassend kann man sagen, daß der Holtz-Kreutz-Kommentar in Schlegelberger einen würdigen Bearbeiter gefunden hat. Seine Persönlichkeit und sein Wissen bieten Gewähr, daß mit dem Ausscheiden der Kommentatoren Holtz und Kreutz der wissenschaftliche Ruf des Werkes nicht verblassen wird.

Wasserbau und Wasserrecht in Württemberg. Zusammenstellung der für Württemberg geltenden Gesetze, Verfügungen, Verordnungen und sonstigen Bestimmungen. Herausgegeben von Regierungsbaumeister Deutelmoser, Stuttgart, Verlag Württ.-Hohenz. Wasserwirtschaftsverband E. V., Stuttgart 1928. Preis RM. 2,50.

Die übersichtliche Zusammenstellung der für Württemberg geltenden Gesetze, Verfügungen, Verordnungen, Erlasse und Bekanntmachungen ist ein wertvolles Hilfsmittel für die praktische Handhabung der zahlreichen wasserbaulichen Vorschriften und wasserrechtlichen Bestimmungen, die seit Inkrafttreten des württembergischen Wassergesetzes vom 1. 12. 1900 von den zuständigen Behörden ergangen und in den amtlichen Blättern zerstreut enthalten sind. / Die Gesetze, Verfügungen, Verordnungen und sonstigen Bestimmungen sind in alphabethischer Reihenfolge der Stichwörter mit kurzen Inhaltsangaben angeordnet.

Jahresbericht des Schiffahrtsvereins zu Breslau e. V., Breslau, für das Jahr 1927.

Auf 20 Seiten enthält der Bericht neben einem Rückblick auf die Vereinstätigkeit im Jahre 1927 wertvolle Aufschlüsse über „Die Verkehrslage der Oderschiffahrt im allgemeinen", den „Tal- und Bergverkehr", den „Frachtenmarkt", den „Fortgang der Bauausführungen zur Verbesserung der Oder" sowie statistisches Material über den Verkehr der wichtigsten Oderhäfen.

Verein der Hamburg-Altonaer Ewerführerbaase von 1874 e. V. Jahresbericht über das 53. Vereinsjahr 1927.

Aus dem Inhalt: Die Ewerführerei in der Nachkriegszeit. Verordnungen und Gesetze. — Rechtsprechung in Hafenschiffahrtssachen. — Schlichtungsstelle für den Hafenbetrieb. — Hafenarbeiterlöhne und Transporttarife. — Lehrlingswesen und Fortbildungsschule. — Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft. — Wachschiff-Angelegenheiten. — Innere Vereins-Angelegenheiten. — Tabellen- und Schaubilder.

Verzeichnis der deutschen Reedereien und ihrer Schiffe über 100 Br.R.T. Zusammengestellt nach dem Stande vom Dezember 1927. Von Johs. Röhe, Seemannsamt Hamburg, Verlag von Eckhardt & Messtorff, Hamburg 11, Steinhöft 1. Preis RM. 4,—.

Das Verzeichnis der deutschen Reedereien mit ihrem Flottenbesitz gewährleistet eine schnelle Unterrichtung über die Größe des Schiffsparkes der einzelnen Reedereien. Weiter enthält das jährlich erscheinende Verzeichnis eine alphabethische Liste der deutschen Dampfer, Motorschiffe, Fischdampfer und Dampflogger, Rotorschiffe, Segelschiffe und Schleppschiffe unter Hinzuziehung des Unterscheidungs-Signals, Heimathafens, Baujahres und Baumaterials, der PS, der Größe in Reg.-T. und cbm, sowie der Länge, Breite und Tiefe.

Für und Wider die Donauföderation. Verlag Wilhelm Braumüller, Universitäts-Verlagsbuchhandlung Wien und Leipzig, 1926, 150 Seiten. Preis brosch. RM. 3,60.

Die Broschüre enthält zwei Schriften. Johannes C. Barolin propagiert die „Donauföderation" und die Aufteilung der Erde in große Wirtschaftsgebiete. Der Anschluß Oesterreichs an Deutschland würde nach ihm der österreichischen Industrie das Lebenslicht ausblasen. Die Etablierung größerer Wirtschaftsgebiete schließe keinesfalls die Fortsetzung bestehender Handelsverbindungen aus, denn die mächtige deutsche Industrie werde nach wie vor ihre wertvollen Erzeugnisse in alle Länder der Erde versenden. Barolin sieht eine Beruhigung Europas in der Wiederherstellung des Donaureiches, wenn auch in einer Verbesserung alter wirtschaftlicher Verbindungen. / Dr. Kurt Schechner, der den zweiten Beitrag „Los vom Rhein!" geschrieben hat, sieht eine Beruhigung Europas nur in neuer Zielsetzung. Für ihn ist die Donaukonföderation nicht bloß am Konferenztisch im Jahre 1918 erledigt worden, sondern organisch durch die Entwicklung der Wirtschaft und der geistigen Richtung zerfallen. Schechner sieht im Gegensatz zu Barolin eine Beruhigung Europas nur in der Beseitigung jenes ganzen Konfliktstoffes, der durch Hunderte von Jahren Europa in Flammen setzte und das ist die Bereinigung der Rheinfrage. Die Bereinigung der Rheinfrage erscheint Schechner in seiner Arbeit „Los vom Rhein!" nur möglich, wenn den Deutschen eine so große Aufgabe gestellt wird, daß für sie die Rheinfrage von selbst nebensächlich wird. Diese neue Frage ist nach Schechner das wirtschaftliche und politische Bündnis zwischen Deutschland und Rußland/Sibirien.

Die Harzwasserwerke der Provinz Hannover in ihrer Bedeutung für das Leine—Innerste—Oker—Aller-Flußgebiet. Von Dr. Kurt Finkenwirth, Erster Syndikus der Industrie- und Handelskammer zu Hannover, 1927. 35 Seiten.

In dem als Heft 3 der Veröffentlichungen der Wirtschaftswissenschaftlichen Gesellschaft zum Studium Niedersachsens E. V. im Selbstverlag der Gesellschaft erschienenen Heft gibt der Erste Syndikus der Industrie- und Handelskammer zu Hannover, Dr. Kurt Finkenwirth, einen interessanten Ueberblick über die Geschichte der Harzwasserwirtschaft, den volkswirtschaftlichen Nutzen der wasserwirtschaftlichen Neuanlagen im Westharz und seinem Vorlande, das Bauprogramm der Harzwasserwerke der Provinz Hannover, die Finanzierung, den Rechtsträger und weitere Pläne. / In seinem Schlußwort gibt der Verfasser der Ueberzeugung Ausdruck, daß der Beginn der Bauten im Süd-West-Harz der Anfang des größeren Werkes der planmäßigen Regelung der Wasserwirtschaft des ganzen Harzes und seines Vorlandes bis weit hinein in die Provinzen Hannover, Sachsen, Braunschweig und Anhalt sein wird.

Jahrbuch der deutschen Braunkohlen-, Steinkohlen-, Kali- und Erz-Industrie 1928. Herausgegeben vom Deutschen Braunkohlen-Industrie-Verein e. V., Halle/Saale. XIX. Jahrgang. Verlag von Wilhelm Knapp, Halle-Saale. Preis geb. RM. 16,—.

Der XIX. Jahrgang des Buches bringt in der ihm eigenen Form die wichtigsten Angaben über die bergbaulichen Unternehmungen Deutschlands nach dem Stande vom August/September 1927. / Sämtliche, der bergbaulichen Aufsicht unterstellten, im Jahre 1926 in Betrieb genommenen und bis zum 1. 8. 1927 eröffneten Bergwerke, sind hierbei berücksichtigt. Die in den letzten Jahrgängen noch vorhandenen Lücken wurden ausgefüllt und die Angaben über die einzelnen Unternehmungen reichhaltiger gestaltet; insbesondere haben die Umstellungen und Besitzveränderungen, die in den beiden vergangenen Jahren im Bergbau zu finden waren, Berücksichtigung gefunden. Das mit größter Sorgfalt verfaßte Jahrbuch wird allen Interessenten wertvolle Dienste leisten.

Vergleichende Darstellung der Haushaltspläne des bayerischen Staates für die Jahre 1914, 1925 und 1926. Von Dr. jur. et rer. pol. Johannes Meier, Syndikus der Industrie- und Handelskammer Augsburg.

Die Arbeit verfolgt den Zweck, für eine sachliche Diskussion der verschiedenen, mit dem Staatshaushalt zusammenhängenden Probleme das hierzu unerläßliche Zahlenmaterial zu liefern. Zu diesem Zwecke wurden Staatsausgaben und -Einnahmen aus drei Haushaltsjahren — im Teil I in Anlehnung an die Gliederung der einzelnen Haushalte, im Teil II nach bestimmten Ausgaben- und Einnahmen-Gruppen — einander gegenüber gestellt. / Die vielen ungeklärten Fragen, welche die interessante Arbeit aufwirft, werden in ihrer Nachprüfung und Aufklärung wohl noch weitgehend die breitere Oeffentlichkeit beschäftigen.

Schmalenbach-Gutachten.

Die vom Reichswirtschafts-Ministerium der Oeffentlichkeit übergebenen Gutachten über „Ersparnismöglichkeiten in der Produktion und im Absatz ostelbischer und mitteldeutscher Braunkohlen-Briketts" und über „Die gegenwärtige Lage des rheinisch-westfälischen Steinkohlenbergbaues" sind im Verlage der Deutschen Kohlen-Zeitung, Berlin W 62, Wichmannstr. 19 erschienen. Der Preis des Braunkohlen-Gutachtens, das dem Reichswirtschaftsministerium durch Prof. Dr. Schmalenbach, Geh. Reg. Rat Brecht und Dr. Baade, erstattet wurde und dem die Stellungnahme der Braunkohlen-Produktion und des Kohlenhandels beigegeben ist, beträgt RM. 3,—. Der Preis des Steinkohlen-Gutachtens, erstattet von Prof. Schmalenbach, Dr. Baade, Dr. Lufft, Dr. Ing. Springorum und Bergassessor Stein, beträgt RM. 4,—. Bei der hervorragenden Bedeutung, die die Kohle als erstes Transportgut für die Binnenschiffahrt hat, werden die Gutachten auch in dem Leserkreise unserer „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" dem größten Interesse begegnen.

Bilanz-Schlüssel. Anleitung zur kritischen Betrachtung veröffentlichter Bilanzen. Von Dr. rer. pol. Paul Gerstner, Berlin. 3. erweiterte Auflage. Verlag Haude & Spenersche Buchhandlung Max Paschke. Verlag für Wirtschaftswissenschaft. Preis RM. 3,—.

Der als Direktor der Deutschen Revisions-Gesellschaft, Treuhand A.-G., Berlin und als Dozent an der Handelshochschule Berlin bekannte Verfasser gibt in dem vorliegenden Werk eine eingehende, leicht verständliche Darstellung des Bilanz-Wesens. Ausgehend von Begriff und Wesen der Bilanzen erklärt Dr. Gerstner an Hand von Tabellen- und Zahlen-Material die Technik und die Grundsätze der Bilanzierung, behandelt die Rentabilitätsfrage, die Beziehungen zwischen Steuer-Bilanz und Handels-Bilanz und die damit zusammenhängende Bewertungsfrage.

Mitgliederverzeichnis des Vereins Deutscher Spediteure e. V. für das Jahr 1928. Herausgegeben von der Verbandsleitung, Berlin NW 7, Friedrich Ebertstr. 24.

Die Tatsache, daß das Verzeichnis in seinem Hauptteile nur diejenigen Spediteure enthält, die den Aufnahmebedingungen des Vereins Deutscher Spediteure entsprechen, kennzeichnet dasselbe als das maßgebliche, zuverlässige Spediteur-Adreßbuch für Handel, Industrie und Gewerbe sowie für alle Spediteure des In- und Auslandes. / Bei Bestellungen über den Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt e. V., Berlin NW 40, Herwarthstr. 3a II wird das Verzeichnis zum Vorzugspreise von RM. 3.— abgegeben.

Geschäftsbericht 1927/1928 des Bezirksverkehrsverbandes für den Bezirk der Industrie- und Handelskammer zu Bochum.

Neben dem Tätigkeitsbericht des Verbandes und einem umfangreichen statistischen Teil, der auch den Güterumschlag in den Häfen des Kammerbezirkes darstellt, enthält der Bericht einige wertvolle Beiträge zu den Verkehrsproblemen des westdeutschen Industriegebietes. In erster Linie ist hier die Abhandlung von Dr. Otto Hugo zu nennen, über das Thema: „Frachtkosten und Ruhrkohle", die wertvolle Unterlagen für die Beurteilung des Hansa-Kanal-Problems in sich birgt.

BTB — Branchen-Fernsprechbuch für Groß-Berlin und Umgegend. Herausgegeben und verlegt von der Deutschen Reichspost-Reklame G. m. b. H. und der BTB. Branchen-Telefonbuch-G. m. b. H., Berlin W 8. Preis RM. 6,—.

Das alleinige, nach postamtlichen Unterlagen bearbeitete Branchen-Fernsprechbuch wird auch in der Neuausgabe 1928 ein wertvolles Hilfsmittel im Bürobetrieb sein. Hervorzuheben ist der billige Preis und die vorzügliche Gliederung des Buches.

Zeitungs-Katalog Rudolf Mosse 1928. Herausgegeben von der Annoncen-Expedition Rudolf Mosse, Berlin.

Die bewährte bisherige Einrichtung des redaktionellen Teiles ist beibehalten worden. Ergänzt und auf den neuesten Stand gebracht, enthält der Katalog die deutschen Zeitungen, Zeitschriften und Fachblätter in übersichtlicher Zusammenstellung, ebenso die ausländische Presse, soweit sie irgendwelche Bedeutung hat und zuverlässiges Tarifmaterial über sie beschaffbar war. In dem auf den redaktionellen Teil des Kataloges folgenden Anhang sind die einzelnen Verlagsanstalten wieder zu Worte gekommen, um den reklameverbrauchenden Firmen die besondere Eignung ihrer Organe für den jeweiligen Zweck zu schildern.

Le Traducteur, französisch-deutsches Sprachlehr- und Unterhaltungsblatt.

Allen, die bereits Vorkenntnisse in der französischen Sprache besitzen, ihr Wissen aber auf unterhaltsame und zugleich bildende Weise vervollkommnen wollen, wird die Zeitschrift von großem Nutzen sein. / Probenummer kostenlos durch den Verlag des „Traducteur" in La Chaux-de-Fonds (Schweiz).

Neuerscheinungen:

Verslag van het Provinciaal Havenbedrijf te Delfzijl over 1927.

Die

59. Hauptversammlung

des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt findet vom 31. August bis 2. September in Königsberg statt.

FIRMENNACHRICHTEN

Zusammenschluß in der Rheinschiffahrt. Die Zusammenschlußbestrebungen in der Rheinschiffahrt haben ein weiteres Ergebnis gezeitigt. Im Hinblick auf die außerordentlich schlechte Lage der Rheinschiffahrt sind zwei maßgebende Großschiffahrtsunternehmen zusammengegangen. Es handelt sich um die Firmen *Mathias Stinnes und Hugo Stinnes, Mülheim-Ruhr.* Die Anregung soll von der Firma Mathias Stinnes ausgegangen sein, die über 100 Fahrzeuge verfügt.

Rheinschiffahrts-A. G. Friedrich Asteroth, Koblenz. Die Gesellschaft beruft zum 20. 6. 1928 die Generalversammlung nach Koblenz ein, in der nachträglich die Bilanz für das Geschäftsjahr 1926 vorgelegt werden wird. Eine Dividende kommt für dieses Geschäftsjahr nicht zur Verteilung, vielmehr ergibt sich ein kleiner Verlust. Auch für das letzte, am 31. 12. 27 abgelaufene Geschäftsjahr kommt keine Dividende zur Verteilung. Es ergibt sich ein kleiner Gewinn, der vorgetragen werden soll.

Rhein-See-Konzern, Köln. Für das am 31. Dezember abgelaufene Geschäftsjahr dürfte wiederum keine Dividende zu erwarten sein. Die Dividendenlosigkeit bei Rhein-See wird auch für das abgelaufene Jahr mit der schlechten Lage der Rheinschiffahrt begründet. Im Jahre zuvor ergab sich ein Gesamtverlust von 376 391 RM., obschon durch den englischen Bergarbeiterstreik die Konjunktur wesentlich besser war.

Preußisch-Rheinische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Köln. Für das Geschäftsjahr 1927 stellten sich die Betriebseinnahmen auf 2 804 703 (i. V. 2 487 679) RM.; Betriebsausgaben erforderten 2 127 856 (1 934 251) RM., soziale Lasten und Steuern 159 439 (204 847) RM., Abschreibungen 368 828 (211 307) RM. Aus dem Reingewinn von 148 578 (137 273) RM. werden 8% Dividende ausgeschüttet. In der Bilanz stehen den Schuldnern von 398 132 (512 550) RM. Gläubiger von 428 847 (517 542) RM. gegenüber. Die im Frühjahr mit der Niederländischen Dampfschiffreederei getroffenen Vereinbarungen über eine Durchführung des Verkehrs nach einheitlichen Gesichtspunkten haben sich bewährt und werden fortgesetzt werden. Besonders ist die zunehmende Entwicklung des Stückgut-Schnellverkehrs zwischen Mannheim und Rotterdam wohl auf die Verständigung mit der Niederländer Reederei zurückzuführen. In der kommenden Saison werden die Köln-Düsseldorfer Gesellschaften über mehrere weitere Motorboote verschiedenen Typs verfügen. Von der Düsseldorfer Schwestergesellschaft ist ein neuer großer Schnelldampfer in Auftrag gegeben worden.

In der am 27. 4. 1928 in Köln stattgefundenen o. G.-V. teilte auf Anfrage eines Aktionärs der Vorsitzende des Aufsichtsrates, Generaldirektor Dr. h. c. Franz Ott (Köln), mit, von den 368 829 M. Abschreibungen entfielen 338 000 M. auf die Dampfer, 22 000 M. auf Einrichtungen, 4600 M. auf Kohlenkähne. Ueber das Verhältnis zur Niederländischen Dampfschiffsreederei habe die Verwaltung sich schon in der vorigen H.-V. geäußert. Vereinbarungen beträfen die Durchführung des Verkehrs unter einheitlichen Gesichtspunkten derart, daß die Dampfschiffe aller drei Gesellschaften (Köln-Düsseldorfer Dampfschiffahrtsges. für den Mittel- und Niederrhein und Niederländische) so rationell wie möglich für den Personen- wie auch für den Güterverkehr verwandt werden, und zwar mit dem Ziel, Leerläufe zu vermeiden. Diese Vereinbarung sei ein Jahr in Uebung und habe sich bewährt. Naturgemäß sei das erste Jahr ein Probejahr gewesen, habe aber gezeigt, daß bei dem Abkommen alle Beteiligten geldlich besser abgeschnitten hätten, als früher, wo sie getrennt und als Gegner gearbeitet hätten. Durch diese Rationalisierung seien auch dem Publikum wesentliche Vorteile geboten worden; man habe den Fahrplan der Personenboote recht reichlich ausgestalten können, und der diesjährige Fahrplan zeige eine weitere Besserung hinsichtlich der Häufigkeit wie auch der Schnelligkeit. Es sei möglich geworden, eine dritte Schnellfahrt einzurichten. In der Güterschiffahrt habe die Zusammenfassung der Gütermengen an einer Stelle raschere Beförderung gestattet. Der Erfolg zeigt sich darin, daß der Verkehr mengenmäßig zugenommen habe, obschon gerade die hochwertigen Stückgüter durch die Tarifpolitik der Eisenbahn ziemlich stark vom Rhein abgelenkt würden. Die Niederländische werde in diesem Jahr ein Schnellschiff in die Fahrt bringen, das mit den Schiffen der Preußisch-Rheinischen in der Tour fahre. Dabei würden die Fahrscheine Geltung haben, einerlei ob Schiffe der Niederländer oder der Köln-Düsseldorfer Gesellschaft benutzt würden; der Fahrpreis der Niederländer werde beibehalten und ein Zuschlag für die Schnellfahrt erhoben. Im übrigen seien die Preise der Niederländischen denen der Preußisch-Rheinischen nicht gleichgesetzt, weil man es für notwendig halte, auch eine billigere Fahrgelegenheit mit den Schiffen der Niederländischen zu bieten. Der Abschluß (KV 273) wurde einstimmig genehmigt, die Dividende auf 8% festgesetzt und der Verwaltung Entlastung erteilt. Ein der Reihe nach aus dem Aufsichtsrat ausscheidendes Mitglied wurde wieder-, sodann Direktor Dr. Friedrich Adolf Scheurer (Hamburg), sowie der Präsident der Handelskammer in Rotterdam, Hr. J. C. Veder, neu hinzugewählt. Hr. Scheurer ist Vorstandsmitglied der A.-G. Hugo Stinnes-Reederei, die an der Preußisch-Rheinischen als Aktionär wesentlich beteiligt ist. (Herr Hugo Stinnes jr. gehört ebenfalls dem Aufsichtsrat der letztgenannten Gesellschaft an.) Die Zuwahl des Herrn Veder erfolgte mit Rücksicht darauf, daß er demnächst in den Aufsichtsrat der Niederländischen Reederei eintritt. Auch ist vorgesehen, daß ein zweites Aufsichtsratsmitglied der Niederländischen, und zwar deren Vorsitzender, Notar Lambert (Rotterdam), in den Aufsichtsrat der Köln-Düsseldorfer Gesellschaften eintreten wird.

Raab Karcher G. m. b. H., Niederlassung Duisburg. Durch Gesellschafterbeschluß vom 1. Dezember 1927 und 27. Januar 1928 ist der Gesellschaftsvertrag geändert und neu gefaßt worden. Danach gilt insbesondere: Sind mehrere Geschäftsführer bestellt, so wird die Gesellschaft durch zwei Geschäftsführer oder durch einen Geschäftsführer und einen Prokuristen vertreten. Nach dem Gesellschafterbeschluß vom 1. Dezember 1927 ist nunmehr Gegenstand des Unternehmens der Handel mit allen Erzeugnissen — auch Nebenerzeugnissen — der Bergwerks- und Hüttenindustrie mit Holz, Zement, Karbid und künstlichen Düngemitteln, allgemein der Betrieb von Handelsgeschäften jeder Art, die Spedition und die Reederei. Die Gesellschaft darf sich an Unternehmungen mit ähnlichen Geschäftszwecken beteiligen.

Niederrhein. Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft m. b. H., Düsseldorf. Unter dieser Firma ist eine neue Transport-Gesellschaft gegründet worden, welche die Geschäfte der im vorigen Jahre auf den Rhein- und Seeschiffahrts-Konzern übergeleiteten Aktiengesellschaft gleichen Namens weiterführt, in der Hauptsache den Güterverkehr auf dem Rhein sowie im Anschluß an die in Düsseldorf vorhandenen Lagerhäuser die Spedition und die Lagerung von Gütern. Der Betrieb der Gesellschaft erfolgt im Anschluß an die Rhein- und Seeschiffahrts-A.-G. in Köln, die auch Besitzerin sämtlicher Geschäftsanteile der neuen G. m. b. H. ist. Zu Geschäftsführern der Gesellschaft, die mit einem Stammkapital von 20 000 RM. ausgestattet ist, wurden Dr. Hugo Burmester, Düsseldorf, und Direktor Hoyer, Köln, bestellt.

Lehnkering & Co. A.-G. Duisburg. Nach dem Geschäftsbericht für das Jahr 1927 waren die Wasserstandsverhältnisse gut, wie auch die Beschäftigung der Schiffe zufriedenstellend war, doch ließen die Frachten zu wünschen übrig, weshalb die erzielten Ergebnisse unbefriedigend sind. Dazu tritt der immer noch andauernde Kampf zwischen Binnenschiffahrt und Reichsbahn. Infolge immer neu auftauchender Ausnahmetarife werden immer mehr Transporte dem Wasserweg entzogen. Hohe Steuern, soziale Lasten und kurze Arbeitszeit mit hohen Löhnen stellen die deutsche Binnenschiffahrt gegenüber sämtlichen ausländischen Schiffahrtsgesellschaften so ungünstig, daß nur noch mit Verlust gefahren werden kann. Auf den Kanälen war die Erscheinung dieselbe. Auch hier hohe Abgaben, hohe Löhne, kurze Arbeitszeit und unzureichende Frachten. Die fortlaufend höheren Ansprüche der Kanalschiffer brachten es zum Streik, der erst nach vier Monaten beigelegt werden konnte. Die Getreidezufuhren über Emden haben einen erfreulichen Aufschwung genommen, aber die Einfuhr nach Duisburg war so kärglich, daß die hier befindlichen Anlagen nur zum Teil ausgenutzt werden konnten und die großen Lagerhäuser fast gänzlich leer standen. Die Getreidemengen des rheinisch-westfälischen Industriebezirkes, die früher fast ausschließlich über Duisburg ging, werden jetzt direkt von den Seehäfen durch den Rhein—Herne-Kanal nach den Kanalplätzen, wie Dortmund, Münster usw., verschifft. Der Kranbetrieb war gut beschäftigt, aber auch hier waren die Ausladeplätze so gedrückt, daß von einem nennenswerten Verdienst nicht gesprochen werden kann. / Aus einem Bruttogewinn von 1 308 129 RM (i. V. 1 358 088 RM) verbleibt nach Abschreibungen von 283 585 RM (273 941 RM) und der Unkosten von 996 716 RM (906 766 RM) ein Reingewinn von 27 229 RM (177 382 RM), der vorgetragen werden soll (i. V. 5% Dividende). Die Bilanz verzeichnet u. a. Schuldner mit 1 746 632 RM (2 087 365 RM) und anderseits Gläubiger mit 1 241 747 RM (1 493 652 RM).

*

In der am 27. 4. 28 stattgefundenen o. G.-V. waren durch 18 Aktionäre 2 987 000 RM. Aktienkapital mit 2 987 000 Stimmen vertreten. Der Abschluß für 1927 wurde ohne Aussprache genehmigt und ebenso Entlastung erteilt. Der Reingewinn von 27 828 RM. (i. V. 177 382) wird auf neue Rechnung vorgetragen, also keine Dividende verteilt. Zwei ausscheidende Aufsichtsratsmitglieder wurden wiedergewählt. Die Frage eines Aktionärs nach den weiteren Aussichten der Gesellschaft veranlaßte Direktor Bramfeldt, sich ausführlich über die bedrängte Lage der Rheinschiffahrt zu äußern. Die Aussichten seien betrübend, das Ergebnis der verflossenen 4 Monate des neuen Geschäftsjahres jedenfalls nicht besser als im Vorjahre, eher noch schlimmer. Es ist, nach dem Redner, nicht nur die geringe Beschäftigung auf dem Rhein, die das Ergebnis drückt, sondern ganz im allgemeinen die große Zahl der Schiffe, die auf dem Rhein überflüssig bleiben, 20% des deutschen Schiffsbestandes ist laut Friedensvertrag an den Gegner abgegeben, aber von den deutschen Reedereien ergänzt worden, um ihren Lieferverpflichtungen genügen zu können. 8000 leere Schiffe liegen zur Zeit in Ruhrort und Rotterdam, die auf Ladung warten und auf den Markt drücken. Im vorigen Jahr konnte noch eine Durchschnittsfracht für Kohle Ruhrort—Rotterdam von 90 Pfennigen herausgeholt werden, heute ist sie auf 60 Pfennige angekommen, während erst bei 1 Mark etwa gerade die Selbstkosten gedeckt werden können. Ob eine Besserung in nächster Zukunft zu erwarten ist, ist sehr zu bezweifeln. Allzu ungünstig ist die Lage der deutschen Reedereien gegenüber der ausländischen Konkurrenz, durch höhere Löhne, Abgaben, Steuern usw. usw.

Kölner Reederei A.-G. Aus dem Reingewinn von etwa 238 000 RM. werden nach Abschreibungen von 100 000 RM. 8 (6)% Dividende ausgeschüttet. Bei der zum Reedereikonzern gehö-

renden Rheinische Union-Versicherungs-A.-G. in Köln wird die Dividende von 5% zur Stärkung der Rücklagen unverändert beibehalten.

Die am 19. Mai 1928 in Köln stattgefundene H.-V. genehmigte den Abschluß für 1927 und erteilte der Verwaltung Entlastung. Aus dem Reingewinn wird eine Dividende von 8% (i. V. 6%) verteilt. Neu in den Aufsichtsrat wurde gewählt Konsul Griebel (Reederei R. Ch. Griebel, Stettin).

Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein in Düsseldorf. Nach dem Geschäftsbericht 1927 war der Fremdenverkehr im Rheinland lebhafter als im Vorjahr, doch hat die Gesellschaft infolge der ungünstigen Witterung nur geringen Nutzen davon gehabt. Die im Frühjahr mit der Niederländischen Dampfschiffreederei getroffenen Vereinbarungen über die Durchführung des Verkehrs nach einheitlichen Gesichtspunkten haben sich bewährt und werden fortgesetzt. Namentlich ist die zunehmende Entwicklung des Stückgut-Schnellverkehrs auf diese Verständigung zurückzuführen. Die Betriebsunkosten haben sich wieder durch Steigerung von Löhnen und Gehältern nicht unbeträchtlich erhöht, sodaß eine entsprechende Erhöhung der Personentarife notwendig wurde. Die Gesellschaft hat einen neuen großen Schnelldampfer, ähnlich dem Typ Vaterland, zur Lieferung im Frühjahr 1929 in Auftrag gegeben. Die Gesamteinnahmen betrugen 2 725 785 RM. (i. V. 2 510 064 RM.), die Ausgaben für Betrieb und für Wohlfahrtszwecke 2 257 244 RM. (2 036 747 RM.). Nach Abschreibung von 221 339 RM. (206 781 Reichsmark) ergibt sich ein Reingewinn von 247 201 RM. (i. V. 266 535 RM.). Hiervon werden wieder 100 000 RM. zur Ersatzbeschaffung für enteignete Schiffe zurückgestellt, 10% (wie i. V.) Dividende mit 119 440 RM. gezahlt, zu Aufsichtsratvergütungen 14 914 (17 814) RM. verwandt und 12 847 RM. (29 281 RM.) vorgetragen. Der Schiffspark wird in der Vermögensaufstellung mit 1 044 510 RM. (912 910 RM.), die Vorräte mit 289 844 RM. (172 036 RM.), Bankguthaben mit 481 940 RM. (568 756 RM.) und die Außenstände mit 386 461 RM. (363 034 RM.) aufgeführt. Dagegen betragen die Verbindlichkeiten 573 973 RM. (450 330 RM.).

Die H.-V. genehmigte den Abschluß und wählte an Stelle des ausscheidenden Bergwerksbesitzers August Stein (Düsseldorf) den Beigeordneten Dr. Odenkirchen neu in den Aufsichtsrat. (Die Stadt Düsseldorf besitzt rund 102 000 RM. Aktien der Gesellschaft.) Im Zusammenhang mit dem Abkommen mit der Niederländischen Dampfschiffreederei wurde der Präsident dieser Gesellschaft, Notar Lambert, in den Aufsichtsrat gewählt.

Schleppschiffahrt auf dem Neckar A.-G., Heilbronn. Im Geschäftsbericht der Schleppschiffahrt auf dem Neckar A.-G., Heilbronn, die 1927 ihr 50jähriges Bestehen feiern konnte, wird der Wasserstand im Geschäftsjahr 1927 als günstig bezeichnet. In den Monaten April, September und November wurde nur an insgesamt 17 Tagen wegen Hochwasser unterbrochen. Im Dezember mußte wegen Frost sechs Tage stillgelegt werden. Der Schiffsverkehr war rege. Die im Jahre 1927 neuerdings herabgesetzten Schiffsfrachten bewirkten, daß die Kohlentransporte um über 100 Proz. gegenüber 1926 gestiegen sind, während die Gütertransporte eine Steigerung von etwa 40 Proz. zu verzeichnen hatten. Die Steinverfrachtung hat gegenüber dem Vorjahr bedeutend nachgelassen, während die Bergtransporte infolge der Beförderung von Baumaterial für den Kanalbau einen erfreulichen Zuwachs zu verzeichnen hatten. Die Salzverladung zu Wasser blieb auf gleicher Höhe wie 1926. Der Mehrtransport an Kohlen und Gütern bewirkte, daß die Salzwerke ihren Leerraum fast ausschließlich aus den beladen zu Berg geschleppten Kähnen entnehmen konnte. Leerkähne sind also bedeutend weniger aufgeschleppt worden als im Vorjahre. Am 25. Juli, dem Tage des 50jährigen Bestandes der Gesellschaft konnte die fertiggestellte Kanalstrecke Mannheim—Schwabenheim durch Eröffnung der Staustufe Ladenburg dem Verkehr übergeben werden. Der Kettendampfer, welcher auf dieser Strecke tätig war, wurde dadurch entbehrlich, da von dieser Zeit ab die Dieselmotorboote Neckar III und IV den Verkehr auf der 27 km langen Strecke Mannheim—Heidelberg übernommen haben. Der am 1. Juli in den Ruhestand getretene technische Vorstand, Dir. Schleicher, wurde in den Aufsichtsrat gewählt. / Der von der GV. am 13. April genehmigte Abschluß für 1927 weist die Gesamteinnahmen erhöht mit 273 257 (256 581) RM aus, davon Schlepplöhne 265 067 (241 018), Krangelder 6144 (3035), Mieten 2057 (Zinsen 2215, Wertpapiere 10 313) RM. Die Betriebsausgaben stellten sich auf 241 098 (240 785) RM. Auf Wertpapiere werden unter Ausgaben 1714 RM ausgewiesen, sodaß ein Bruttogewinn von 30 445 (15 796) RM bleibt, der bekanntlich fast gänzlich zu Abschreibungen verwendet wird. Die höheren Abschreibungen (30 286 gegen 2863 RM) werden, wie wir schon mitteilten, damit begründet, daß infolge der Neckarkanalisierung voraussichtlich von 1932 ab die Kettendampfer und die Schleppkette abgeworfen werden müssen (i. V. 4 Proz. Dividende aus 12 933 RM Reingewinn, außerdem an den Reservefond 2620 RM). Vorgetragen werden 2453 (2293) RM. Im Rechnungsabschluß stehen neben 350 000 RM Kapital der Reservefond mit 21 040 (20 908) RM, Schiffsversicherungsfond unverändert 20 000 RM, Unterstützungskasse 20 000 RM. Neu erscheint ein Darlehen mit 38 000 RM, in das vermutlich die Bankschuld umgewandelt wurde, die in der Bilanz für 1926 mit 39 217 RM ausgewiesen wurde, in der letztjährigen Bilanz jedoch nicht mehr erscheint. Sonstige Verbindlichkeiten betragen 15 809 (16 849) RM. Andererseits werden angegeben Kasse und Postscheck 405 (669), Bankguthaben 26 963 (—), sonstige Guthaben 11 571 (10 989), Betriebs- und Brennstoffe 7648 (11 481), Wertpapiere 8199 (10 183), Darlehen unverändert 41 500, Beteiligungen 20 000 RM. Schiffsbau- und Schiffahrtsanlagen ermäßigten sich auf 304 100 (335 900), Hafenschuppen 3250 (3350) Liegenschaften 26 000 (26 800), Büro-Werkstättengeräte und Ersatzteile 17 730 (12 645) RM.

Mainschiffahrts-Genossenschaft e. G. m. b. H., Aschaffenburg. Die Gewinn- und Verlustrechnung zum 31. 12. 27 weist einen Verlust von 10 903,30 RM. aus. Die Erträgnisse aus Fracht und Spedition betrugen 51 228,95 RM., Provision 23 268,79 Reichsmark. Auf der Ausgabenseite erforderten Unkosten (Gehälter, Miete usw.) 78 384,24 RM., Steuern 1,016 RM., Aufwertung 1800 RM.

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft, Regensburg. Die dem Aufsichtsrat vorgelegte Bilanz per 31. Dezember 1927 schließt mit einem Betriebsüberschuß von 1 463 914,13 (i. V. 1 199 173,56) RM. ab. Der Generalversammlung soll vorgeschlagen werden, den nach Deckung des Verlustvortrages aus dem Vorjahre von 98 026,68 RM. verbleibenden Reingewinn von 118 030,92 RM. auf neue Rechnung vorzutragen. Die am 1. März 1927 ins Leben gerufene Betriebsgemeinschaft der Donauschiffahrtsgesellschaften hat sowohl den Reedereien als auch den Verfrachtern nicht unerhebliche Vorteile gebracht. Der Gemeinschaftsverkehr hat sich als erfolgreiche Rationalisierungs-Maßnahme ausgewirkt. Daß ein besseres finanzielles Ergebnis nicht erzielt wurde, ist hauptsächlich auf die infolge der Mißernte geringe Getreide-Ausfuhr aus Jugoslawien zurückzuführen, für die rumänische Maistransporte keinen vollwertigen Ersatz bieten konnten. Das Stückgutgeschäft zu Tal und die Verfrachtung von Erdölprodukten zu Berg zeigen auch im neuen Betriebsjahre eine günstige Entwicklung.

Mindener Schleppschiffahrts-Gesellschaft, Minden i. Westf. Das Geschäftsjahr 1927 erbrachte an Betriebseinnahmen 1 849 508 (i. V. 1 576 584) RM. und an Mieten 1 147 (1 932) RM. Nach Abzug aller Unkosten, Löhne, Gehälter, Reparaturen und Abschreibungen verbleibt ein Reingewinn von 113 009 (72 969) RM., aus dem 7 (5)% Dividende verteilt, 10 000 (0) RM. dem gesetzlichen Reservefonds zugeführt und 6075 (1969) RM. neu vorgetragen werden sollen. Im Geschäftsbericht wird u. a. ausgeführt, daß der Schiffahrtsbetrieb von Anfang des Jahres 1927 bis Mitte Dezember ungehindert durchgeführt werden konnte. Gegen Mitte Dezember trat Frost und Eisgang ein, der die Schiffahrt zum Stillstand zwang. Der Wasserstand der Weser war im abgelaufenen Geschäftsjahr im allgemeinen gut, so daß die Schiffe fast durchweg voll abgeladen werden konnten bis auf jeweils einige Tage in den Monaten Juli, August und Oktober. Infolge des größeren Ladungsangebotes und durch den guten Wasserstand begünstigt ergab sich auch eine erhebliche Verkehrszunahme, die sich, was besonders hervorzuheben ist, nicht nur auf den Talverkehr erstreckt, sondern in verhältnismäßig noch stärkerem Maße auch auf den Bergverkehr. Im ganzen, bergwärts und talwärts, wurden durch die Gesellschaft verfrachtet 810 163 t im Jahre 1927 gegen 672 095 t im Jahre 1926, was einer Zunahme von 20% entspricht. Mit der Verbesserung der Betriebsmittel sei die Gesellschaft bereits vorangegangen, indem sie zwei große Motorschlepper in Bau gegeben habe, die im Laufe dieses Sommers zur Ablieferung kommen sollen. Von der Einstellung dieser Schlepper verspreche sie sich guten Erfolg. Ebenfalls wurden zwei Motorkähne in Bau gegeben, die zum Herbst dieses Jahres geliefert werden. Auch auf der Aller wurden einige Frachtreisen von der Gesellschaft ausgeführt, jedoch war der Verkehr hier nur schwach. Dieses ist einmal darauf zurückzuführen, daß das Güterangebot für diesen Verkehr sehr zurückgegangen ist, und zum anderen darauf, daß die ungünstigen Wasserstände der Aller einen regelmäßigen Verkehr sehr erschweren. Am stärksten war der Verkehr in Kohlen von der Ruhr nach Bremen, aber sehr gut entwickelt hat sich auch der Verkehr von der Weser nach Hannover und umgekehrt. Man verspreche sich eine wesentliche Hebung des Verkehrs von der Eröffnung der Kanalstrecke Hannover—Hildesheim. Es müsse allerdings immer wieder hingewiesen werden auf die bedenkliche Erscheinung, daß die Reichsbahn durch Erstellung von Ausnahmetarifen bemüht ist, der Schiffahrt die Güter wegzunehmen, wo sie nur kann. Eine solche Tarifpolitik sei falsch und diene nicht den Gesamtinteressen unseres Volkes, für das auch die Schiffahrt neben der Eisenbahn ein wertvoller Verkehrsfaktor sei und bleiben müsse. Das Gesamtinteresse erfordere deshalb ein verständnisvolles Hand-in-Hand-Arbeiten von Eisenbahn und Schiffahrt. Die Aussichten für das neue Jahr werden in bezug auf den Verkehr nicht ungünstig beurteilt. In den ersten Monaten des neuen Jahres war die Gesellschaft bei günstigem Wasserstande gut beschäftigt, und soweit sich die allgemeine Geschäftslage bis jetzt überschauen lasse, rechne man auch weiterhin mit einer guten Beschäftigung. Ausschlaggebend seien aber in der Weserschiffahrt die Wasserstände der Weser, und wie diese sich gestalten werden, lasse sich im voraus nicht sagen. Stabile Verhältnisse ließen sich nur durch eine Kanalisierung der Weser erreichen, und darum müsse diese im Interesse unserer ganzen Wirtschaft, besonders aber im Interesse des Kohlenbergbaues, nachdrücklichst gefordert werden.

In der am 5. 4. 1928 stattgefundenen G.-V. wurde die Dividende auf 7% festgesetzt. Ferner wurde beschlossen, das Grundkapital der Gesellschaft von nom. RM. 1 320 000,— um nom. RM. 330 000,— durch Ausgabe von 825 Standaktien zu je RM. 400 auf insgesamt nom. RM. 1 650 000,— zu erhöhen. Die neuen Stammaktien sind von der Darmstädter und Nationalbank Kommanditgesellschaft auf Aktien, Filiale Minden i. Westf., übernommen worden mit der Verpflichtung, sie den alten Aktionären der Gesellschaft im Verhältnis eines Betrages von nom. RM. 1600 alten Stammaktien zu einer neuen Stammaktie im Nennwerte von RM. 400 mit Gewinnberechtigung ab 1. Januar 1928 zum Kurse von 108% anzubieten.

Bremer Schleppschiffahrts-Gesellschaft, Bremen. Im Geschäftsjahr 1927 erzielte die Gesellschaft 2 901 277 (i. V. 2 474 668) RM. an vereinnahmten Frachten, Schlepplöhnen und sonstigen Einnahmen. Dazu kamen noch 3253 (1698) RM. Gewinnvortrag aus dem Vorjahr. Demgegenüber erforderten Unkosten 2 016 518 (1 791 355) RM. Abschreibungen und Ausbesserungen auf

Dampfer, Kähne usw. 674 672 (474 763) RM. Es verbleibt somit ein Reingewinn von 213 339 (210 246) RM., aus dem 10 (8)% Dividende auf die Stammaktien verteilt werden sollen. Wie der Vorstand im Geschäftsbericht mitteilt, ist aus der Flotte der Gesellschaft der kleine Heckraddampfer „Nienburg" wegen Alters ausgeschieden. Dagegen wurde der große Heckraddampfer „Deutschland" von 750 PS angekauft und in Dienst gestellt. Ferner gab die Gesellschaft zur Erneuerung und Vermehrung ihres Schiffsparkes acht große stählerne Frachtschiffe von je 800 t Tragfähigkeit, für Weser-, Kanal- und Rheinschiffahrt geeignet, auf deutschen Werften in Bauauftrag. Von diesen sind bis Ende 1927 bereits vier Kähne geliefert und eingestellt. Die restlichen vier Kähne sind in den ersten Monaten dieses Jahres in den Betrieb aufgenommen. Die Bilanz per 31. Dezember 1927 weist Kreditoren erhöht auf 1 122 659 (607 657) RM., Bankguthaben und Debitoren mit 409 309 (402 712) RM., das Dampfer- und Kähnekonto mit 2 465 185 (2 032 297) RM. aus. Unter Aktiven erscheint neu ein Einzahlungskonto für Neubauten mit 142 500 RM.

In der am 10. 5. 1928 unter dem Vorsitz von I. H. W. Busch abgehaltenen o. G. V. waren 1703 Stammaktien und 2000 Vorzugsaktien vertreten. Die G.-V. genehmigte einstimmig ohne Erörterung die Regularien, wählte ein der Reihe nach ausscheidendes Aufsichtsratsmitglied wieder und dem Aufsichtsrat neu zu Assessor Michelau vom Norddeutschen Lloyd. Der Vorsitzende bemerkte ergänzend zum Geschäftsbericht, daß das neue Geschäftsjahr sich gut angelassen hat. Auf Anfrage wurde von Direktor C. Barkemeyer noch mitgeteilt, daß es in diesem Jahr der Gesellschaft nicht schlecht gegangen sei; aber man wisse nicht, was kommen werde. Seit Januar habe man offenes Wasser gehabt, was sehr gut gewesen sei, und auch der Wasserstand sei nicht schlecht gewesen. Die Beschäftigung war genügend, sodaß die Verwaltung hofft, daß die Gesellschaft auch weiter noch gut abschneiden werde. Diese Mitteilungen seien gemacht auf Grund des Verlaufs der ersten vier Monate des laufenden Geschäftsjahres. Was die weiteren 8 Monate bringen werden, weiß man natürlich nicht. Man habe mit bedeutenden Unkosten zu rechnen. Die Löhne usw. seien gestiegen, und auch die Steuern seien wieder höher. Wie sich das pekuniär auswirken werde, lasse sich nicht absehen. Die Frachten zu erhöhen, sei sehr schwierig; aber man müsse erwarten, daß die Verfrachter da auch entsprechend entgegenkommen werden. Aktionär Schrage sprach dem Vorstand und dem Aufsichtsrat Anerkennung und Dank aus für die vorzügliche Führung der Geschäfte der Gesellschaft und dafür, daß es der Verwaltung gelungen sei, eine höhere Dividende zur Auszahlung zu bringen.

Vereinigte Elbeschiffahrts-Gesellschaften A. G., Dresden. Der Abschluß des Geschäftsjahres 1927 zeigt im Vergleich mit den beiden vorhergehenden Jahren folgendes Bild:

	1927 M	1926 M	1925 M
Rohgewinn	9 151 258	7 841 451	7 458 736
Unkosten	7 847 511	6 377 314	6 667 530
Versicherungen	—	342 661	264 017
Steuern und Gebühren	506 820	302 532	212 103
Abschreibungen	420 000	420 000	306 816
Reingewinn	376 927	398 944	8 270
do. einschl. Vortrag	392 017	412 789	29 145
Dividende			
auf Stammaktien	360 000	360 000	—
do. in %	5 %	5 %	—
auf Vorzugsaktien	13 800	13 800	13 800
do. in %	6 %	6 %	6 %
Reservefonds	12 889	23 900	1 500
Vortrag	5 327	15 089	13 845
In der Bilanz erscheinen:			
	31. 12. 27	31. 12. 26	31. 12. 25
Aktiva:	M	M	M
Betriebsmittel	9 910 300	9 427 750	9 852 600
Grundstücke und Gebäude	502 000	987 000	987 000
Materialbestände	285 398	326 360	375 126
Effekten und Beteiligungen	27 053	21 773	21 772
Debitoren	1 535 970	901 024	315 136
Kasse	54 267	64 768	25 196
Wechsel	1 653	2 857	2 461
Passiva:			
Stammaktien	7 200 000	7 200 000	7 200 000
Vorzugsaktien	230 000	230 000	230 000
Reservefonds	730 111	591 100	535 129
Hypotheken	—	—	200 000
Kreditoren	3 394 436	2 752 489	2 826 853
Unfallversicherungs-Prämien	96 000	75 000	60 000
Prior.-Anleihe-Amortisation	675	1 425	46 475
Unerhobene Dividende	7 104	3 457	6 709
Uebergangsposten	266 298	465 273	444 981

Dem Geschäftsbericht entnehmen wir: „Im abgelaufenen Geschäftsjahr ergab sich für unsere Betriebsmittel im allgemeinen gute Beschäftigung. Es hat eine Umschichtung der Verkehrsmengen stattgefunden dergestalt, daß in der Richtung zu Tal die Andienungen insbesondere im Verkehr ab Böhmen nach ließen, während das Berggeschäft ab Hamburg infolge vermehrter seeseitiger Zufuhren einen starken Aufschwung nahm, sodaß Leerbewegungen zu Tal erforderlich waren.

Mit der *Neuen Norddeutschen Fluß-Dampfschifffahrts-Gesellschaft in Hamburg* ist mit Wirkung vom 1. April 1927 für den gesamten Elbeverkehr beider Gesellschaften eine Interessengemeinschaft abgeschlossen worden, die sich gut bewährt hat. Wir beförderten gemeinsam im Frachtgeschäft folgende Gütermengen: bergwärts 998 273 t, talwärts 708 419 t, außerdem im Schleppgeschäft 462 936 t.

Die Verjüngung unserer Betriebsmittel, ihrer guten Instandhaltung und Verbesserung wird unsererseits erhöhte Aufmerksamkeit zugewendet. Unser Hamburger Verwaltungsgebäude haben wir mit Rücksicht auf die Zusammenlegung unseres Büros mit jenem der Neuen Norddeutschen Fluß-Dampfschifffahrts-Gesellschaft verkauft.

Im neuen Geschäftsjahr mußte der Betrieb bestehender Eisschwierigkeiten wegen bis gegen Mitte Januar ruhen und die Eröffnung des regelmäßigen Betriebes erfolgte am 10. Februar 1928. Im allgemeinen ist die Beschäftigung besonders in der Richtung zu Berg der Jahreszeit entsprechend."

In der am 24. 5. 28 in Dresden stattgefundenen G. V. vertraten 18 Aktionäre das gesamte Vorzugsaktienkapital von 230 000 RM. und 4 852 000 RM. Stammaktien mit insgesamt 71 250 Stimmen. Ohne daß von Aktionärseite das Wort ergriffen wurde, fanden sämtliche Verwaltungsvorschläge einstimmige Annahme und die Dividende wurde auf 6% für die Vorzugsaktien und wieder 5% für die Stammaktien festgesetzt. Die turnusgemäß aus dem Aufsichtsrat ausscheidenden Mitglieder wurden durch Zuruf sämtlich wiedergewählt.

Schlesische Dampfer Compagnie-Berliner Lloyd A. G., Hamburg. Der Abschluß bietet im Vergleich mit den beiden Vorjahren folgendes Bild:

	1927 M	1926 M	1925 M
Betriebseinnahmen	544 093	8 668 813	7 543 505
Betriebsausgaben	8 369 529	6 676 231	5 877 066
Unkosten einschl. Steuern	1 286 459	1 126 672	1 040 154
Abschreibungen	442 584	451 956	331 625
Reingewinn	445 521	413 954	294 720
do. einschl. Vortrag	484 865	458 232	375 945
Dividende	420 000	360 000	300 000
do. %	7 %	6 %	5 %
Aufsichtsrat	23 052	18 889	11 667
Beamtenunterstützungsfonds	25 000	40 000	20 009
Vortrag	16 813	39 343	44 278
In der Bilanz erscheinen:			
	31. 12. 27	31. 12. 26	31. 12. 25
Aktiva:	M	M	M
Grundbesitz, Gebäude, Anlagen	2 664 100	2 540 500	2 245 500
Dampfer, Kähne, Fuhrwesen	5 084 000	4 917 000	4 970 001
Einrichtung	8 000	9 000	1
Hypotheken	40 000	99 000	105 000
Vorräte	280 089	258 078	250 317
Debitoren	1 025 818	793 427	429 891
Effekten und Beteiligungen	551 289	454 619	313 564
Wechsel	—	450	338
Kasse	81 550	117 669	108 494
Passiva:			
Stammaktien	6 000 000	6 000 000	6 000 000
Vorzugsaktien	140 000	140 000	140 000
Reservefonds	1 163 237	1 163 237	1 163 237
Kaskoversich. u. Schadenreserve	200 000	50 000	100 000
Beamtenunterstützungsfonds	100 000	60 000	40 000
Kreditoren	1 546 743	1 107 279	517 975
Akzepte	—	—	86 000
Aufwertungs-Hypotheken	—	60 995	—
Motoren- u. Kessel-Erneuerung	100 000	50 000	—

Dem Geschäftsbericht entnehmen wir folgende Ausführungen:

„Wir beförderten insgesamt im Jahre 1927: 1 778 127 t gegen 1 711 809 t im Vorjahre. Zur Ausführung dieser Transporte benutzten wir außer unserem eigenen Schiffspark 1131 fremde Kähne (1126 im Jahre 1926) für einzelne Fahrten. Die Schiffahrt war im Berichtsjahr auf den von uns befahrenen Gewässern vielfachen Störungen unterworfen, besonders brachte uns die zweimalige Stillegung der Fahrten auf dem Großschiffahrtsweg Berlin-Stettin durch den Zusammenbruch der Schleusenanlage auf dieser Strecke einen Betriebsverlust. Der Wasserstand hatte auf unseren Schiffahrtsstrecken verschiedene Niedrigwasserperioden, wodurch uns zwar auf der Oder Ableichterkosten entstanden, Schiffahrtseinstellungen aber nicht eingetreten sind. Mitte Februar konnten wir den Betrieb für alle Linien aufnehmen und bis Mitte November durchführen. Der dann einsetzende Frost störte unsere regelmäßigen Fahrten und zwang uns bereits in der ersten Hälfte Dezember auf allen Strecken zur Schiffahrtseinstellung. Das Gütertransportangebot war im ersten Halbjahr auf der Oder berg- und talwärts schwach und ermöglichte keine auskömmlichen Frachten. Auf der Elbe und Havel war das Angebot bergwärts als normal, talwärts als schwach zu bezeichnen. Im zweiten Halbjahr besserten sich Frachtangebot und Frachtenhöhe auf allen Strecken und schafften uns den nötigen Ausgleich in der Gesamt-Frachteinnahme. Im Eilverkehr haben wir unsere Linie Hamburg—Breslau bis Cosel (Oberschlesien) ausgedehnt. In diesem, als auch im gesamten Eilverkehr war die Beschäftigung schwankend. Die Höhe der Schleusenzölle war im Berichtsjahr im Verhältnis zu den für unsere Strecken durch die Eisenbahntarifraten möglichen Frachten überaus drückend. Wir zahlten 1 063 941 RM. (im Vorjahre 1 057 000 RM.). Die Höhe der sozialen Lasten mit 357 589.30 RM. in Verbindung mit den Steuern im Berichtsjahre von 218 660.49 RM. hat die Grenze des Tragbaren erreicht. Mit den Schiffahrtsunternehmungen, die auf den von uns befahrenen Flüssen und Kanälen mit uns tätig sind, stehen wir in freundschaftlichen Beziehungen und werden diese weiter pflegen. Mit der technischen Ueberholung unseres Schiffsparkes und unserer Landanlagen sind wir auch im Jahre 1927 weiter fortgeschritten. Wir haben im Jahre 1927 vier für uns unwirtschaftliche Fahrzeuge von je 200 t verkauft und 4 Frachtfahrzeuge à 800 t übernommen. Ferner haben wir als Hilfsfahrzeug für den Oderdienst und für den Hafen Berlin je ein Motorfahrzeug, sowie für den Oder—Spree-Kanal einen modernen Schraubenschleppdampfer und für den Hafen Stettin mehrere Leichter eingestellt. Die im Vorjahre in Auftrag gegebenen Neubauten: 3 Eilmotorfrachtschiffe und ein Motorschlepper sind uns geliefert. In Auftrag gegeben haben wir 2 Eilmotorfrachtschiffe an Stelle abgehender alter Frachtdampfer. Ferner sind wir z. Zt. mit dem Umbau von unwirt-

schaftlichen Schraubenschleppdampfern in Motorschleppschiffe beschäftigt und haben außerdem für die kanalisierte Oder von Breslau nach Cosel einen Schraubenschleppdampfer als Ersatz für 3 zum Verkauf gestellte ältere Dampfschiffe und 4 Hilfsmotorfahrzeuge im Bau. Unter Berücksichtigung der vorerwähnten Angaben besteht unser Schiffspark aus: 51 Schleppdampfern und 3 Motorschleppern von zusammen ca. 17 000 I. PS, 39 Eilfrachtdampfern, 21 Eilfrachtmotorschiffen, 15 Motorfahrzeugen, 248 Frachtkähnen, 12 Lagerkähnen, 140 Leichterfahrzeugen, Schuten, Werkstättenschiffen, Windenschiffen, Baggern, Prähmen usw., im ganzen aus 529 Einheiten, mit zusammen ca. 170 000 t Tragfähigkeit. Im laufenden Jahre ruhte die Schiffahrt auf der Hauptstrecke durch Winterstand und Schleusenreparatur bis Mitte Februar, während wir auf der Elbe und nach Berlin etwas vorzeitiger den Betrieb aufnehmen konnten. Wir hoffen, auch für dieses Jahr unseren Schiffspark und unsere Landanlagen entsprechend beschäftigen zu können. Um die erforderlichen Mittel für die in Arbeit befindlichen Umbauten, Umstellung der Dampfbetriebe auf Motorantrieb und ferner die in Auftrag gegebenen Häuser und Abfertigungshallen unter Abdeckung bisheriger Kredite sicherzustellen, beantragen wir, das Stamm-Aktien-Kapital von 6 Mill. Mark auf 7,2 Mill. Mark zu erhöhen."

*

In der am 19. 4. 1928 stattgefundenen G.V. trat lebhafte Opposition seitens der *Neuen Norddeutschen Fluß-Dampfschiffahrts-Gesellschaft* in Erscheinung, die 38% des Aktienkapitals mit 15 690 Stimmen innehat. Die Oppositionsgruppe widersprach der Kapitalerhöhung, die zum Bezugskurs von 108% im Verhältnis von 5 : 1 vorgesehen war. Daraufhin zog die Verwaltung ihren *Kapitalerhöhungsantrag zurück.* Es ergab sich aus der Debatte, daß die Neue Norddeutsche Flußdampfschifffahrtsgesellschaft ihr gesamtes Aktienpaket der Verwaltung zum Kauf angeboten hatte oder aber Berücksichtigung im Aufsichtsrat gefordert hatte. Der Abschluß und die Verteilung der Dividende von 7% wurde glatt genehmigt. Gegen den Verwaltungsantrag auf Neufassung des Gesellschaftsvertrages wurde Protest erhoben. Geheimrat Cuno wurde als Vorsitzender des Aufsichtsrats einstimmig wiedergewählt.

Reederei A. G. vorm. Julius Krümling, Magdeburg. Die Neue Norddeutsche Flußdampfschifffahrtsgesellschaft in Hamburg und die Vereinigte Elbeschiffahrtsgesellschaften haben unter Führung der ersteren Gesellschaft durch Vermittlung des Hamburger Bankhauses Schlubach, Thiemer u. Co. das im Besitz der Stadt Magdeburg befindliche Aktienpaket der Reederei A. G. vormals Julius Krümling in Magdeburg erworben. Es handelt sich um 81 000 RM. Stammaktien und um 49 000 RM. Vorzugsaktien. Für diese buchmäßig 130 000 RM. betragenden Aktien sind von dem Hamburger Bankhaus nur 65 000 RM. bezahlt worden. Einschließlich früherer Verluste erleidet die Stadt Magdeburg bei Krümling einen Gesamtverlust von 465 000 RM. Die Neue Norddeutsche, die bereits von früher her 135 000 RM. Krümling-Aktien im Besitz hatte, verfügt jetzt im ganzen über mindestens 263 000 RM. bei einem Gesamtkapital von 400 000 RM. Krümling-Aktien. Durch Ankauf von in privaten Händen befindlichem Aktienbesitz dürfte die bei Krümling erlangte Majorität noch größer sein. Nach dieser Transaktion wird die Neue Norddeutsche zur führenden Gesellschaft in der Elbeschiffahrt. Der Betrieb der Krümling soll in der bisherigen Weise und unter der gleichen Leitung weitergeführt werden.

Die Bilanz per 31. Dezember 1927 schließt auf Aktiv- und Passivseite mit 1 928 026.22 RM. ab. Grundbesitz mit Gebäuden und Anlagen steht mit 164 570 RM. zu Buch, Dampfer, Kähne und Fuhrwesen mit 1 349 983.71 RM., Buchforderungen mit 178 253.51 RM. Das Aktienkapital beträgt 400 000 RM., Buchschulden sind in einer Höhe von 1 528 026.22 RM. vorhanden.

Die am 3. 4. 1928 stattgefundene o. G. V. genehmigte die Regularien und beschloß, den Reingewinn von 39 206 RM. auf den vorjährigen Verlust in Höhe von 155 181 RM. zu verrechnen, und den nunmehr verbleibenden Verlust von 115 975 RM. vorzutragen. Vorstand und Aufsichtsrat wurden einstimmig Entlastung erteilt. Zu Punkt 4 der Tagesordnung teilte der Vorsitzende mit, daß der gesamte Aufsichtsrat sein Amt niedergelegt habe. Es wurden dann durch Zuruf einstimmig zu Aufsichtsrats-Mitgliedern gewählt: Schiffahrtsdirektor Bayer, Hamburg (Neue Norddeutsche Fluß-Dampfschifffahrts-Gesellschaft), Schiffahrtsdirektor Cords, Hamburg (Schlesische Dampfer-Compagnie-Berliner Lloyd A.-G.), Schiffahrtsdirektor Heesch, Altona-Blankenese (Vereinigte Elbeschiffahrts-Gesellschaften A.-G.), Franz Rek, Dresden (Vereinigte Elbeschiffahrts Gesellschaften A.-G.) und Kaufmann Gottowski, Hamburg. — Im weiteren Verlauf der Versammlung führte der Vorsitzende aus, daß sich das Bedürfnis ergeben habe, den derzeitigen Gesellschaftsvertrag einfacher zu gestalten, insbesondere die Namensaktien in Inhaberaktien umzuwandeln, unter Aufhebung der Sonderrechte der Vorzugsaktien. Dieser Vorschlag fand einstimmig Annahme. Von der Verwaltung wurde auf Antrag noch mitgeteilt, daß irgendwelche Voraussagen für das kommende Geschäftsjahr nicht möglich seien. Die Gesellschaft hoffe jedoch, daß der Verlustvortrag wesentlich verringert werden könne.

Neue Deutsch-Böhmische Elbeschiffahrt-A.-G., Dresden. — Sächsisch-Böhmische Dampfschiffahrts-A.-G., Dresden. Die am 30. 4. 1928 stattgefundenen Generalversammlungen genehmigten einen nicht näher detaillierten Interessengemeinschafts-Vertrag. Es handelt sich nur um eine formale Transaktion, da die Aktien der „Sächsisch-Böhmischen" schon seit Jahren in einer Hand ruhen und auch das 5.025 Mill. RM. betragende Aktienkapital der „Neuen Deutsch-Böhmischen" bis auf einen verschwindend geringen Betrag fest gebunden ist. / Der Abschluß der Sächsisch-Böhmischen weist nach 139 637 RM. Abschreibungen (i. V. 113 483 RM.) einen Reingewinn von 205 608 RM. (235 911) aus. Es wurde beschlossen, hieraus der Reserve 15 000 RM. (24 000) zu überweisen an den Fonds für Schäden 13 773 (i. V. an den Erneuerungsfonds 20 000) zu überweisen, dem Unterstützungsfonds 14 267 (33 445) Mark zuzuführen, wiederum 15% Dividende auszuschütten und auf neue Rechnung vorzutragen 12 568 (8 476) RM. Die Bilanz weist bei 597 980 Mark (515 176) Zugängen Anlagewerte von 2,11 Millionen (1,67) aus. Die Außenstände und die Beteiligungen haben sich fast gar nicht verändert. Auf der Passivseite betragen die schwebenden Verbindlichkeiten 1,25 (0,86) Millionen, worin enthalten sind als Rücklage für Schäden 0,33 und als Rücklage für Neu-, Umbauten und Instandsetzungen 0,49 Millionen. Im Vorjahr waren Verbindlichkeiten nur 80 000 RM. im Erneuerungsfonds enthalten. — Die Neue Deutsch-Böhmische Elbeschiffahrt A.-G. verzeichnet laut dem erst in der Generalversammlung vorgelegten Abschluß nach 263 985 (259 890) Abschreibungen einen Reingewinn von 398 080 (386 761) RM. Die Generalversammlung beschloß, hieraus wieder 5% Dividende auf 5 025 Millionen Aktienkapital zu verteilen, den Reserven 22 030 (i. V. 31 919) zu überweisen, dem Unterstützungsfonds 17 189 (20 000) RM. zuzuführen und den Gewinnvortrag zu erhöhen auf 107 609 (83 592) RM. Die Bilanz verzeichnet bei 338 315 (80 189) Zugängen Anlagewerte mit 5,33 (5,26) Milionen, Außenstände 1,05 (1,02) Millionen, Bestände 0,32 (0,35) Millionen, Beteiligungen, Wertpapiere usw. unverändert 0,52 Millionen, andererseits schwebende Verbindlichkeiten 0,62 (0,79) Millionen, Hypothekenschulden 0,2 (0,13) Millionen, außerordentl. Reserven u. Baufonds 0,62 (0,41) Millionen.

Neue Norddeutsche Flußdampfschifffahrts-Gesellschaft, Hamburg. Der Aufsichtsrat der Neuen Norddeutschen Flußdampfschifffahrtsgesellschaft in Hamburg, die an der Vereinigte Elbeschiffahrts-Gesellschaften A.-G., Dresden, beteiligt ist, beschloß, der auf den 15. Juni 1928 einzuberufenden Generalversammlung die Verteilung einer Dividende von 7% (i. V. 6½ %) auf die Stammaktien und von wieder 6% auf die Vorzugsaktien vorzuschlagen.

Rhederei der Saale-Schiffer A.-G., Halle a. d. S. Wie der DHD. erfährt, wird die Verwaltung einer auf den 23. Juni 1928 einberufenen Generalversammlung die Erhöhung des bisher 260 000 RM. betragenden Aktienkapitals um 10 000 RM. zur Beschlußfassung vorlegen. Die neuen Aktien, die vom 1. Januar 1929 dividendenberechtigt sind, sollen unter Ausschluß des gesetzlichen Bezugsrechtes zum Mindestkurs von 120% ausgegeben werden. Sie werden einem Konsortium zu diesem Preise überlassen mit der Verpflichtung, den Besitzern von Namensaktien zu je 50 RM., deren Besitz durch 2 nicht teilbar ist, den Umtausch in Aktien zu 100 RM. zu vermitteln, wobei sie einen erforderlichen Spitzenbetrag von 50 RM. diesen Aktionären von 60 RM. zu verrechnen haben, ferner die verbleibenden Aktien nach den Beschlüssen des Aufsichtsrates zu begeben.

Transportgenossenschaft E. G. m. b. H., Berlin. Die Genossenschaft schließt ihre Bilanz per 1927 mit je 454 761 RM. Aktiva und Passiva, der Gewinn beträgt 4969 RM. Ende des Jahres 1927 waren 2420 Genossen mit 242 000 RM. Anteilen und gleicher Haftsumme vorhanden.

Ostdeutsche Flußschiffahrts-A.-G., Breslau. Die Gesellschaft schließt das Jahr 1927 mit einem Verlust von 49 251.48 RM. ab. (Verlustvortrag vom Vorjahr betrug 59 710,59 RM.) Schlepplöhne erbrachten 106 087.86 RM., die Einnahmen aus Spedition 92 361.74 RM, Steuerrückzahlungen 1925 und 1926 14 023,48 RM. Das Dampferbetriebskonto erforderte 101 807.50 RM., das Dampferreparaturenkonto 24 794.26 RM. und Handlungsunkosten (einschließlich Steuern) 69 263.81 RM.

In der am 10. 4. 1928 stattgefundenen G.-V. wurde Herr Dr. Oskar Oberst, Breslau, auf die satzungsmäßige Amtsdauer als Aufsichtsratsmitglied wiedergewählt.

„Weichsel" Danziger Dampfschiffahrt- und Seebad-A. G., Danzig. Die Gesellschaft erzielte im Geschäftsjahr 1927 einen Reingewinn von 92 578.59 Gulden, von dem 50 000 Gulden zu Abschreibungen und 4000 Gulden für Gewinnscheinsteuer verwendet, 6% Dividende verteilt, 1862.59 Gulden als Gewinnbeteiligung an den Aufsichtsrat vergütet und 716 Gulden vorgetragen werden. / In der Bilanz ist das Vermögen mit 600 000, die gesetzliche Rücklage mit 60 000, das Dampferersatzkonto mit 50 000, Gläubiger mit 52 497 Gulden angegeben. Auf der Vermögensseite stehen: 24 Dampfer mit 521 634.50, Kohlenfahrzeuge mit 23 002, Grundstücke mit 32 724, Kohlen und Betriebsmaterialien mit 40 998.50, Wertpapiere mit 5000, Kassenbestand und fremde Währungen mit 99 227.46, Schuldner mit 142 701.05 Gulden. / Der Geschäftsbericht hebt hervor, daß Ausfälle im Passagiergeschäft, die durch ein Zusammenwirken ungünstiger Umstände entstanden sind, das Ergebnis des Berichtsjahres im Vergleich zum Vorjahre allen Linien hatte in den geschäftlich wichtigsten Einnahmemonaten unter recht ungünstigen Witterungsverhältnissen zu leiden. Tarifermäßigungen, die mit Rücksicht auf die allgemeine Wirtschaftslage durchgeführt wurden, haben außerdem das Ergebnis beeinträchtigt. Das Ergebnis des Schleppgeschäftes war zufriedenstellend. Der gesteigerte Export der beiden Massengüter Holz und Kohle hatte eine starke Belebung des Seeschiffsverkehrs zur Folge, aus der wiederum für den Schleppbetrieb Nutzen gezogen werden konnte. Konjunkturverhältnisse, insbesondere auf dem englischen Holzmarkte, und Auswirkungen der deutsch-polnischen Handelsvertragsverhandlungen haben im letzten Quartal des Berichtsjahres zu einer weitgehenden Einschränkung des Holzexportes Veranlassung gegeben. Die Abhängigkeit des Schleppbetriebes von dem auf den Holzexport eingestellten Seeschiffsverkehr und ein am 1. Dez. 1927 zwischen den am hiesigen Schleppgeschäft beteiligten Schleppreedereien zur vollen Wirkung gelangter Tarifkampf lassen es angezeigt erscheinen, die Aussichten des Schleppgeschäftes für das kommende Geschäftsjahr mindestens vorsichtig zu beurteilen. Der Bergungsbetrieb konnte durch

mehrere kleinere Bergungen und Hilfeleistungen zur Aufbesserung des Jahresergebnisses beitragen. / In der am 23. 4. 28 stattgefundenen o. G. V. waren 858 (von tausend) Aktien mit einem Kapital von 514 800 (von 600 000) Gulden vertreten. Vor Eintritt in die Tagesordnung widmete der Vorsitzende des Aufsichtsrates, Bankdirektor Dr. Petschow, dem im abgelaufenen Geschäftsjahre verstorbenen ältesten Mitgliede des Aufsichtsrats, Stadtrat a. D. Eduard Rodenacker, einen ehrenden Nachruf. Der Bericht über das Geschäftsjahr 1927 wurde ohne Erörterung zur Kenntnis genommen. Bei der Beschlußfassung über die Genehmigung der Jahresrechnung kam es zwischen dem Vertreter der Sparkasse der Stadt Danzig und der Verwaltung zu gegensätzlichen Auffassungen über die bilanzmäßige Bewertung des Dampferparks der Gesellschaft. Diese Meinungsverschiedenheiten führten zu einem Antrag auf Vertagung der Beschlußfassung, dem sowohl die Verwaltung als auch die Generalversammlung zustimmten.

Tilsiter Dampferverein A. G., Königsberg/Pr. Die Bilanz per 31. 12. 27 weist auf der Aktiv- und Passivseite 374 886,15 RM. auf. Das Reedereikonto steht mit 189 876 RM. zu Buch, Debitoren mit 138 046,76 RM. Das kAtienkapital beträgt 250 000 RM., Kreditoren sind in Höhe von 113 904,46 RM. vorhanden. Die Gewinn- und Verlustrechnung weist bei 12 989,10 RM. Abschreibungen, 56 827,21 RM. Steuern und Unkosten, 48 289,43 RM. Schiffsparkunterhaltung und 2 559,40 RM. Dampferkonten einen Verlust von 34 803,91 RM. auf. Der Aufsichtsrat der Gesellschaft besteht für 1928 aus den Herren Kaufmann Adolf Eckert in Tilsit, Vorsitzender, Gerichtsassessor a. D. Erich Haslinger, stellvertretender Vorsitzender, Kaufmann Adolf Richter in Tilsit, Kaufmann Hermann Zellin in Tilsit.

Kohlen-Import- und Poseidon-Schiffahrts-A.-G. in Königsberg in Preußen. In der am 30. 3. 1928 stattgefundenen o. G.-V. der Gesellschaft wurde beschlossen, das Aktienkapital um 400 000 M. auf 1,2 Mill. M. zu erhöhen. Die Aktien sind von der Darmstädter und Nationalbank, Filiale Königsberg i. Pr., übernommen worden, Generaldirektor Böger von der Hamburg-Amerika Linie wurde in den Aufsichtsrat der Gesellschaft gewählt.

Deutsche Privatschiffer-Bank (Spar- und Darlehnskasse) E. G. m. b. H., Berlin. Die Bank verzeichnet für 1927 bei je 393 870 RM. Aktiva und Passiva 149 RM. Gewinn. Sie hat 332 Mitglieder mit 769 Anteilen und demzufolge 38 450 RM. Anteilen und gleicher Haftsumme.

Schiffahrts-Assekuranz A.-G., Mannheim. Die Gesellschaft erzielte im Geschäftsjahr 1927 eine Prämieneinnahme von 505 827 (i. V. 437 900) M., Erträgnisse aus Kapitalanlagen beliefen sich auf 24 712 (29 589) M. Unter den Ausgaben werden ausgewiesen: Rückversicherungsprämien mit 0,025 (0,025) Mill. M., Verwaltungskosten und Provisionen mit 0,063 (0,075) Mill. M., Steuern mit 0,032 (0,029) Mill. M., Schäden mit 0,297 (0,263) Mill. M. Die Reserven für laufende Versicherungen werden um 70 000 auf 300 000 M. erhöht. Aus dem Reingewinn von 45 360 (48 042) Mark werden 10 000 (20 000) M. der Spezialreserve überwiesen, wie im Vorjahre 20% Dividende verteilt und 7879 (2243) M. vorgetragen. Die H.-V. genehmigte einstimmig die diesbezüglichen Vorschläge der Verwaltung.

Jus et Justitia. Kasko-Versicherungs-Gesellschaft auf Gegenseitigkeit, Mannheim. Die Einnahmen im Jahre 1927 betrugen hfl. 101 189,33, die Ausgaben hfl. 120 254,34. Es verbleibt somit ein Verlust von hfl. 19 065,01, der insbesondere darauf zurückzuführen ist, daß die Gesellschaft eine Reihe außerordentlich hoher Schäden bezahlen mußte. Der Verlust ist durch Nachschuß zu decken, es wird eine Zahlung von 10 holl. cents für die Tonne Tragfähigkeit erhoben. Der Anteil an dem Bestand des Reservefonds mit Einschluß des zur Deckung des Verlustes zu erhebenden Nachschusses von 10 cents für die Tonne Tragfähigkeit beträgt: hfl. 4,102 für 100 Zentner Tragfähigkeit oder hfl. 0,8205 für die Tonne Tragfähigkeit.

In der am 25. 2. 1928 stattgefundenen 39. Mitglieder-Versammlung, die der Vorsitzende, Herr Rechtsanwalt Lindeck, M. d. Rwr., Mannheim, leitete, wurden Geschäftsbericht und Jahresrechnung einstimmig genehmigt und ebenfalls einstimmig dem Gesamtvorstand Entlastung erteilt. Die Jahresprämie wird für das Geschäftsjahr 1928 auf den gleichen Betrag wie im Vorjahre, also auf 40 hfl. cents pro Tonne Tragfähigkeit festgesetzt, wobei der Gesamtvorstand gleichzeitig ermächtigt wird, im Bedarfsfalle einen Zuschlag von 10 hfl. cents pro Tonne Tragfähigkeit einzufordern. Schiffe unter 350 Tonnen Tragfähigkeit zahlen die Prämie für 350 Tonnen. Die Versicherungswerte bleiben die gleichen. Wegen der Zahlung zum Reservefonds wird die gleiche Regelung wie im Vorjahre getroffen, wonach der Gesamtvorstand ermächtigt wird, je nach Entwicklung der Geschäftslage im Laufe des Jahres 1928 eine Zahlung zum Reservefonds bis zu ½ % der Versicherungswerte einzuberufen.

Germanischer Lloyd, Berlin. Die Gesellschaft, die im Vorjahre ihren Gesellschaftszweck auf die Klassifizierung von Schiffen und Luftfahrzeugen und Ausgabe diesbezüglicher Register umstellte, erzielte im abgelaufenen Geschäftsjahr 1927 eine Gebühreneinnahme von 1 297 916 (1 092 423) RM., wozu sonstige Einnahmen in Höhe von 125 832 (80 188) RM. treten. Nach Abzug der Unkosten einschl. Steuern verbleibt ein Ueberschuß von 265 795 (260 076) RM. Die H.-V. genehmigte diesen Abschluß und beschloß, den Ueberschuß wieder zur Verteilung der Höchstdividende von 5% auf das Aktienkapital von 240 000 RM. sowie zu Rückstellungen von 150 000 RM. zu verwenden. Der Rest von 3795 (2539) RM. wird vorgetragen.

Viag, Vereinigte Industrie-Unternehmungen A.-G., Berlin. Die Gesellschaft erhöht für 1927-28 die Dividende von 6 auf 7%, sodaß das Reichsfinanzministerium für seine 120 Mill. RM. Aktien 8,4 (i. V. 7,2) Mill. RM. vereinnahmt. Die Steigerung war möglich, weil der Beteiligungsbesitz gewachsen ist und weil einzelne wichtige Beteiligungen mit Dividendenaufbesserungen herauskamen. Auch mag im Vorjahr das Ergebnis wohl noch unter Abschreibungen auf einzelne Beteiligungen (D.-Werke) gelitten haben. Insgesamt erhöhten sich die Dividendeneinnahmen von 11,59 auf 14,55 Mill., wozu 0,018 (0,088) Mill. Provisionen treten. Andererseits erforderten Unkosten und Steuern 0,515 (0,496) Mill., Zinsen 2,381 (1,163) Mill., die Abschreibungen auf das Anleihedisagio, das damit voll abgebucht wird, 1,718 (2,5) Mill. Der Gewinnsaldo beträgt 9,905 (7,527) Mill. Nach Zahlung der Dividende und erstmaliger Zuführung von 1 Mill. RM. an die außerordentliche Rücklage wird der Vortrag von 0,174 auf 0,324 Mill. verstärkt. Die Viag besitzt bekanntlich 1,456 Mill. RM. Stammaktien und 28 000 RM. Vorzugsaktien des Bayerischen Lloyd, Regensburg, der auch für das Jahr 1927 eine Dividende nicht auswirft.

Duisburg-Ruhrorter Häfen A.-G. In der am 23. 4. 28 stattgefundenen 2. o. G.-V. der Gesellschaft, die der stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrates, Oberbürgermeister Dr. Jarres, leitete, war das gesamte Aktienkapital von 18 Mill. RM. durch zwei Aktionäre vertreten. Die Bilanz schließt mit 32 959 565 RM. ab. Auf der Aktivseite stehen die fertigen Anlagen mit 21 Mill. RM. zu Buch. Die unvollendeten Bauten belaufen sich auf 3 Mill. RM., Materialvorräte erscheinen mit 287 000 RM., Schuldner mit 791 000 RM., Hypothekenforderungen mit 16 800 RM., das Bank- und Postscheckguthaben mit 2 989 000 RM., Wertpapiere mit 4 670 000 RM. und der Kassenbestand mit 17 788 RM. Die Passivseite weist eine Rücklage von 1 800 000 RM., einen Erneuerungsbestand von 6 164 000 RM. und Anleiheschulden von 5 772 000 RM. aus. Die Gläubiger werden mit 589 000 RM. Bürgschaften und Kautionen auf beiden Seiten mit 208 000 RM. und der Reingewinn mit 633 909 RM. angegeben. Die Gewinn- und Verlustrechnung ergibt einen Rohgewinn von 2 793 325 RM., von dem nach Abzug der Abschreibungen von 1 060 273 RM. und Sonderrücklage für den Erneuerungsbestand von 750 000 RM. der schon erwähnte Reingewinn von 633 909 RM. verbleibt. Geschäftsbericht, Vermögens- und Gewinn- und Verlustrechnung wurden einstimmig genehmigt und beschlossen, den gesamten Reingewinn satzungsgemäß dem Erneuerungsbestand zu überweisen.

Im Geschäftsbericht heißt es, daß die Bautätigkeit der Hafeninteressenten zwar nicht den Umfang früherer Jahre erreichte, immerhin machte sich eine erfreuliche Belebung gegenüber dem Vorjahr bemerkbar. Von den großen Bauausführungen sind zu erwähnen: die Erweiterung der Stabeisen-Verladeanlagen der Vereinigten Stahlwerke A.-G., Hütte Duisburg-Meiderich, am Südufer des Ruhrorter Hafens um 100 m Uferlage und in Verbindung damit die Inbetriebnahme eines zweiten Stabeisen-Aggregats, der Ausbau der Umschlagsvorrichtungen der Deutsch-Niederländischen Schiffahrts- und Handelsgesellschaft m. b. H., Duisburg-Ruhrort sowie der Schenker & Cie., Berlin, im Ruhrorter Südhafen, die Errichtung einer Kranbahn und die Aufstellung eines Drehkrans durch die Deutsche Vakuum Oel A.-G., Hamburg, am Duisburger Innenhafen, die Verlängerung einer Kranbrücke der Allgemeinen Speditions-Gesellschaft A.-G., Duisburg, im Duisburger Außenhafen, die Verbesserung der Lagerungs- und Abfüllvorrichtungen der Deutsch-Amerikanischen Petroleum-Gesellschaft m. b. H. am Nordufer des Außenhafens sowie die Erweiterung der Pechverladungen der Rütgerswerke Duisburg-Wanheimerort im Hochfelder Südhafen. Von den in dem großen Neubauprogramm der Duisburg-Ruhrorter Häfen A.-G. vorgesehenen außerordentlichen Bauten wurde der Umbau der Sperrschleuse wesentlich gefördert. Das Mauerwerk der Durchfahrt und der Tornische wurde fertiggestellt, die Widerlager der Klappbrücke bis über Mittelwasser hochgeführt, die Eisenarbeiten für das Schiebetor und die Klappbrücke in den Werkstätten in Angriff genommen; die Verbreiterung des Duisburger Außenhafens soweit gefördert, daß im wesentlichen nur noch die Ausführung der Baggerarbeiten übrig blieb. Diese sind im Gange und dürften im Frühjahr dieses Jahres beendet sein.

Ueber den Verkehr wurde folgendes mitgeteilt: Der Gesamtverkehr in den Häfen zeigte deutlich die Wirkungen der Konjunkturschwankungen der letzten Jahre auf den Güterumlauf. Das Steigen des Umschlags im Anfang des Jahres 1927 zeigt deutlich noch die Nachwirkungen des englischen Bergarbeiterstreiks. Der dann folgende Verkehrsrückgang war die Folge des scharfen Wiedereinsetzens der englischen Konkurrenz auf dem Weltmarkt. Die rückläufige Bewegung des Gesamtverkehrs in den Duisburg-Ruhrorter Häfen würde sich unzweifelhaft über den April fortgesetzt haben, wenn nicht die gute Inlandskonjunktur die Einfuhr erheblicher Rohstoffmengen erfordert hätte, von denen ein beträchtlicher Teil den Weg über die Häfen nahm, sodaß bis August der Gesamtverkehr sich in langsam ansteigender Linie bewegen konnte. Daß in den Monaten November und Dezember nicht der übliche saisonmäßige Abstieg erfolgte, hat seinen Grund in dem am 12. November begonnenen Streik der Schiffer auf den südwestdeutschen Kanälen, durch den die Umlenkung eines Teils der sonst auf dem Kanalweg verfrachteten Güter über die Häfen Duisburg-Ruhrort notwendig wurde. Die Aufwärtsbewegung des gesamten Umschlags ist um so bemerkenswerter, als im Jahre 1927 der Verkehr auf dem Rhein—Herne-Kanal von und zum Rhein mit rund 13,3 Mill. Tonnen eine Rekordzahl zu verzeichnen hatte. Noch bemerkenswert ist, daß die Getreidemenge im Frühjahr in der Hauptsache ihren Weg an den Duisburg-Ruhrorter Häfen vorbei nahm, größtenteils nach den Stationen des Oberrheins, dann aber auch nach dem Rhein—Herne-Kanal.

Allgemeine Speditions-Gesellschaft A.-G., Duisburg. Im Jahre 1927 erforderten Verwaltungs- und Handlungsunkosten 428 662,88 RM., der Zinsendienst 30 519,81 RM. und Abschreibun-

gen 143 171,55 RM. Bei einem Rohgewinn aus Spedition, Kranen und Verfrachtung in Höhe von 603 058,35 RM. und einem Gewinnvortrag aus 1926 in Höhe von 3 235,20 RM. verbleibt somit ein Gewinn von 3 939,31 RM.

Speicherei- und Speditions-A.-G. in Riesa. Die Gesellschaft, die mit der Hapag eine Interessengemeinschaft hat, verzeichnet einen Reingewinn von 183 608 (183 100) RM., aus dem wieder 6% Dividende in Vorschlag gebracht werden. Das neue Geschäftsjahr ist bisher befriedigend verlaufen. Die Bilanz verzeichnet Außenstände von 537 636 (i. V. 507 802), Kasse und Bankguthaben 252 926 (i. V. 197 494) und andererseits Kreditoren 654 664 (i. V. 580 068) RM.

Dresdener Transport- u. Lagerhaus A.-G., vorm. G. Thamm, Dresden. Aus dem Reingewinn von 72 000 RM. werden für das Jahr 1927 12% Dividende auf das Aktienkapital von 600 000 RM. verteilt. Nach erfolgter Neuwahl besteht der Aufsichtsrat aus folgenden Herren: Victor Brenner, Privatus, Dresden, Vorsitzender; Herbert Scherbel, Generaldirektor, Dresden, 1. stellvertr. Vorsitzender; Oskar Schmitz, Rentier, Dresden - Blasewitz, 2. stellvertr. Vorsitzender; Georg Priem, Bankdirektor, Dresden-Blasewitz. Vom Betriebsrat: Otto Jungmichel und Paul Hannig.

Speditions-Verein, Mittelelbische Hafen- und Lagerhaus A.-G., Wallwitzhafen. Die Gesellschaft, die mit einem Aktienkapital von 2 Mill. RM. arbeitet, weist einen Gewinn von 154 082,62 RM. für das Jahr 1927 aus, wovon eine Dividende von RM. 40,— pro Aktie bezahlt wird. Gehälter, Löhne und sonstige Unkosten erforderten 1 228 040,63 RM., Steuern, Pacht und Abgaben 186 307,11 RM., abgeschrieben werden 70 000 RM.

Speditions- und Elbschiffahrts-Kontor zu Schönebeck, vormals C. Fritsche. Die Gesellschaft verteilt für 1927 4% Dividende. Unkosten erforderten 951 876,18 RM., Abschreibungen finden sich in Höhe von 55 356,46 RM. Die Einnahmeseite weist (einschl. des Gewinnvortrags 1926: 18 479,82 RM.) 1 079 941,56 RM. aus, sodaß ein Gewinn von 72 708,92 RM. verbleibt.

Elblagerhaus-A.-G., Magdeburg. Die Gesellschaft erzielte im Geschäftsjahr 1927 einen Bruttoüberschuß von 489 025 (437 157) RM. Nach Abzug der Geschäftsunkosten usw. von 412 363 (428 619), der Zuschüsse zur Krankenkasse usw. von 48 423 (im Vorjahre unter Geschäftsunkosten verbucht) sowie der Abschreibungen von 24 344 (21 834) RM. verbleibt ein Reingewinn von 3895 RM., um den sich der Vorjahrsverlust in Höhe von 30 856 RM. vermindert. Der verbleibende Verlust von 26 961 RM. soll auf neue Rechnung vorgetragen werden. Im Geschäftsbericht wird ausgeführt: Die Ergebnisse des Geschäftsjahres 1927 haben sich etwas günstiger gestaltet. Trotzdem die Einfuhr von Massengütern immer noch zu wünschen übrig ließ und das Lagergeschäft infolge anhaltender Kapitalnot sich nur in mäßigen Grenzen hielt, war es uns möglich, die Abschreibungen zu verdienen und den vorjährigen Verlust etwas herabzumindern. Der Eildampferverkehr war in den Frühjahrs- und Herbstmonaten nicht ungünstig. Leider setzte auch in diesem Jahr der Winter zu früh ein, so daß uns die sonst lohnenden Weihnachtstransporte verloren gingen. — In der Bilanz erscheinen u. a. Gebäude mit 406 701 (390 161), Maschinen mit 142 210 (78 119) RM. Die Gesamtanlagen sind von 736 416 RM. auf 850 459 RM. gestiegen. Weiter werden ausgewiesen Vorräte der Passivseite stehen Kreditoren mit 337 422 (207 426) RM. zu Buche.

Die 35. o. G.-V. der Gesellschaft fand am 23. Mai in Magdeburg statt.

„Behala" Berliner Hafen- und Lagerhaus A.-G. in Berlin. Die Gesellschaft, von deren Aktienkapital sich bekanntlich ein größerer Teil im Besitz der Stadt Berlin befindet, hat im Geschäftsjahr 1927 Hafenbetriebseinnahmen in Höhe von 3 808 447 (3 620 091) RM. und sonstige Einnahmen im Betrage von 19 072 RM. erzielt. Andererseits erforderten Hafenbetriebsausgaben 1 743 577 (1 388 840) RM., Handlungsunkosten 913 506 (1 269 113) RM., Steuern 368 727 (227 692) RM., soziale Lasten 100 603 (72 881) RM., Zinsen 346 603 (385 900) RM. und uneinbringliche Forderungen 8068 (11 262) RM. Dem Delkrederefonds werden 18 923 RM. und dem Erbbau- und Pachtvertragverpflichtungskonto 100 000 RM. zugewiesen. Nach Abschreibungen von 224 548 (258 000) RM. verbleibt zusammen mit dem Vortrag in Höhe von 23 479 RM. ein Reingewinn von 26 433 (23 479) RM. Hieraus sollen 10 000 RM. der gesetzlichen Rücklage zugewiesen und 16 433 RM. vorgetragen werden. Im Bericht geht der Vorstand ausführlich auf die Entwicklung der Berliner Häfen und insbesondere auf die Erweiterung des Berliner Westhafens ein. Neben der Verständigung mit den Schiffahrtsgesellschaften gelang es im Berichtsjahr, auch eine Einigung mit mehreren Speichereibetrieben Groß-Berlins herbeizuführen und einen Vertrag zu schließen, unter dem der gesamte Berliner Wasser-, Bahn- und Fuhrwerksverkehr in Getreide, Mühlenfabrikaten, Saaten, Hülsenfrüchten, Futter- und Düngemitteln fällt. Von der gesamten Gütermenge, die die Betriebe der Gesellschaft passierte, wurden von der Behala selbst 2 012 845 t gegen 1 591 630 t im Vorjahr bewegt. Im Berichtsjahr konnte die Gesellschaft unter Ausnützung des in den ersten Monaten herrschenden günstigen Geldmarktes die für die Westhafenerweiterung aufgenommenen und weiterhin erforderlichen Beträge durch eine 6½ proz. Anleihe in Höhe von 7 Mill. RM. abdecken. Die erhöhte Aktivität des Betriebes und vermehrte Ausnutzung der technischen Anlagen hat zweifellos das Betriebsergebnis günstig beeinflußt. Die im letzten Halbjahr dem Verkehr übergebenen neuen Betriebseinrichtungen werden sich erst voll im Jahre 1928 auswirken, sodaß eine weitere Besserung zu erwarten ist. In der Bilanz erscheinen Bankguthaben mit 130 827 (192 522) RM., Postscheckguthaben 3588 (18 171) RM., Kasse 9267 (16 873) RM., Wechsel 875 (826) RM., Außenstände 593 352 (449 005) RM. Auf der Passivseite haben sich die Schulden von 628 224 auf 1 073 040 RM. erhöht. Die Hypothek ist mit 7 Mill. RM. (4 793 347) angegeben.

Die am 17. 4. 28 stattgefundene Hauptversammlung genehmigte den dividendenlosen Abschluß. In den Aufsichtsrat wurden neu gewählt: Geheimrat Dr. Bodenstein, Ernst Kritzler (in Fa. S. Bleichröder) sowie die Stadtverordneten Geheimrat Dove und Mühlmann.

Von der Verwaltung wurde über die geschäftliche Entwicklung des abgelaufenen Quartals 1928 mitgeteilt, daß gegenüber der ruhigeren Beschäftigung im Januar infolge des Frostwetters der Februar und März einen sehr lebhaften Verkehr gebracht haben. Die Zunahme des Geschäfts gegenüber dem Vorjahre beträgt bei einem Gesamtumschlag von 478 000 t gegenüber 350 000 t im ersten Quartal 1927 etwas über 20%. In dem abgelaufenen Quartal sind große Ueberholungsarbeiten durchgeführt und bereits zwei neue Krane von je 2,5 t zum Preise von je 85 000 RM. fertiggestellt worden. Das erste Vierteljahr schließt mit einem kleinen Verlust von 8000 RM. ab. Zur Zeit ist die Beschäftigung sehr günstig. Die Verwaltung glaubt jedoch, wenn die Lohnbewegung auch auf ihrem Lohnkonto erheblichere Steigerungen bringen würde, von einer Erhöhung ihrer Spesensätze nicht absehen zu können. Generaldirektor Schüning gab sodann eine Darstellung des Bauprogramms, das sowohl dem Ausbau der Anlagen als auch dem der technischen Mittel gewidmet sein soll. Im übrigen wies er darauf hin, daß der Westhafen im Laufe der Zeit zu einem zentralen Hafen sich entwickeln würde und seine Bedeutung und seinen wirtschaftlichen Zweck noch dadurch erhöhen könne, wenn die von der Stadt Berlin auf dem Nachbargelände geplante große Markthalle mit dem Westhafen verbunden würde. Allerdings sei dann die Errichtung eines gesonderten Kohlenhafens in Berlin notwendig.

Oberbürgermeister Böß bezeichnete die Konzentration der Berliner Schiffahrt im West- und Osthafen als durchaus günstig für Berlin und als einen großen Erfolg für die Wirtschaft Berlins. Die Stadt sei auch der Meinung, daß die Hafenanlagen weiter ausgestaltet werden müssen, besonders in den Außengebieten, von denen Spandau eine große Zukunft habe. Neben dem Ausbau des Westhafens stehe außerdem noch das Freihafenprojekt zur Behandlung. Diese Pläne erfordern große finanzielle Mittel, jedoch könne die städtische Finanzkraft für die nächste Zeit infolge ihrer starken Inanspruchnahme durch die Untergrundbahnbauten, die noch acht bis zehn Jahre dauern werden, hierbei nicht herangezogen werden. Die Stadtverwaltung würde es bedauern, wenn die Staatsregierung diese Projekte nicht unterstützen würde.

Oppelner Hafen A.-G., Oppeln. Die Gesellschaft, deren Aktien sich im Besitze öffentlicher Körperschaften befinden, vereinnahmte 1927 aus dem Ziegeleibetrieb 24 081 (12 311) RM. und aus Effekten 2775 RM. Unkosten erforderten demgegenüber 12 422 (23 421). Betriebskosten 4946 und Abschreibungen 29 470 (29 470) RM. bei 119 931 RM. Verlustvortrag, sodaß sich der Gesamtverlust auf 139 913 RM. erhöhte. Aus der Bilanz: Anlagen 766 175 (845 220), Effekten 2775, Waren (Ziegeln) 2560. Debitoren 25 777 (40 559), Anteil an der Betriebsgemeinschaft 15 000 RM., andererseits Aktienkapital unverändert 952 200 RM. Kreditoren (i. V. 53 510 RM.) werden diesmal nicht ausgewiesen.

Stettiner Oderwerke — Nüscke & Co. A.-G. Die Verhandlungen zwischen den Stettiner Oderwerken A.-G. für Schiffs- und Maschinenbau in Stettin und der Nüscke & Co. A.-G. in Stettin (Interessenkreis der Deschimag) zwecks engerer Zusammenarbeit dieser beiden über einen gleichartigen Kundenkreis verfügenden Stettiner Werftbetrieben haben zu einem vorläufigen Abkommen geführt. Danach ist vereinbart worden, daß man in eine nähere Prüfung der Grundlagen einer künftigen Zusammenarbeit erst eintreten wird, wenn die Abschlüsse beider Unternehmungen per 30. Juni 1928 einen genauen Ueberblick über die Lage der beiden Gesellschaften gestatten.

Die Stettiner Oderwerke erklären im übrigen in bezug auf weitergehende Meldungen, daß sie keiner Anlehnung an irgendeine Werft bedürfen. Sie seien errichtet zum Zwecke der Befriedigung des Stettiner Bedarfs sowie der Anforderung der kleineren Reedereien des Nord- und Ostseegebiets. Mit dem Großschiffbau hatten sie nie etwas zu tun gehabt. Sie verfügen über einen außerordentlich großen Kundenkreis, u. a. auch auf dem seit Jahrzehnten gepflegten Gebiet des Baues von Schwimmbaggern jeglicher Art. Daß die Deschimag auch an sie herangetreten sei, liege auf der Hand. Dies sei aber nicht geschehen in dem Sinne einer Fusion, sondern lediglich in der Absicht, einen Weg zu finden, um mit der ähnlich gelagerten Nüscke & Co., Schiffswerft, Kesselschmiede und Maschinenbau-Anstalt A.-G. in Stettin eine Verbindung zu ermöglichen, natürlich unter Wahrung voller Selbständigkeit der Oderwerke. Eine Notwendigkeit für die Oderwerke dazu liege nicht vor, und dem Projekt im angedeuteten Sinne könne nicht eher nähergetreten werden als bis die Abschlüsse beider Gesellschaften für das am 30. Juni ablaufende Geschäftsjahr vorliegen.

Elsflether Werft A. G., Elsfleth. In der am 7. Mai 1928 stattgefundenen ordentlichen Generalversammlung waren 10 Aktionäre mit RM. 235 000 — Aktien vertreten. Die Anträge des Vorstandes und des Aufsichtsrates wurden einstimmig genehmigt und demgemäß die sofort zahlbare Dividende für 1927 auf 10% festgesetzt. Dem Reservefonds werden RM. 10 000 — überwiesen. Die satzungsgemäß ausscheidenden Aufsichtsratsmitglieder, die Herren G. Carl Lahusen, Bremen und Chr. Schröder, Elsfleth, wurden wieder gewählt.

Teltow-Kanal A.-G., Berlin. Die Gesellschaft weist in der Gewinn- und Verlustrechnung vom 31. 12. 1927 einen Betriebsüberschuß von 654 500,80 RM. aus, wovon Handlungsunkosten in Höhe von 400 480,71 RM. erforderten. Es verbleibt ein Gewinnsaldo von 262 230 RM.

ZEITSCHRIFTENSCHAU

Verkehrs- und Wirtschaftspolitik.

Ein Donau-Elbe-Zollverein
Von Dr. *Otto Bazant-Hegemark* („N. Wiener Tagebl." vom 16. 5. 28).

Le Zollverein de l'Europe centrale
Von *A. C.* („Bulletin des Malles et des Marcut", Paris, vom 20. 5. 28).

Schädigung der Volkswirtschaft durch Binnenwasserstraßen Elbe und Moldau
Von Oberoffizial *Franz Neubauer*, Außig („Prager Börsenkurier", Nr. 243 vom 23. 2. 28)

Konsolidierung der Binnenschiffahrt
Von Dr. *H. Geiß, Hamburg* („Deutsche Bergwerks-Zeitung", Essen, Nr. 105 vom 4. 5. 28).

Reichswasserstraßenpolitik. Das Bauprogramm von 1928-1937
(„Deutsche Bergwerks-Zeitung", Essen, Nr. 99 vom 27. 4. 28.)

Ostpreußen als Verkehrsproblem
Von Reichsverkehrsminister Dr. h. c. *Koch*, Berlin („Jubiläumsausgabe der Marienburger Zeitung" vom 30. 3. 28).

Wirtschaftstradition und Donauverkehr
Von Dr. *Bertold Sprung*, Dir. d. Niederösterreich. Eskomptegesellschaft, Wien („N. Wiener Tagebl.", Nr. 123 v. 3. 5. 28).

Praktische Fragen der Donauschiffahrt
(„Germania", Berlin, Nr. 212 vom 7. 5. 28.)

Reformvorschläge zur Lösung des Donauproblems
Von Staatssekretär Dr. *Elemèr Hantos* („Pester Lloyd", Budapest, Nr. 97 vom 28. 4. 28).

Die englische Kohle in Deutschland
Von Dr. *Max Heinz*, Leipzig („Die Elbe", Magdeburg, Nr. 5 vom 15. 5. 28).

Konjunkturpolitik durch öffentliche Aufträge
Von *Hstn.* („Industrie- u. Handels-Zeitung", Berlin, Nr. 102 vom 3. 5. 28).

Deutsche Binnenschiffahrt.

Duisburgs Handel, Schiffahrt und Rheinkanal
Von *G. Stucke* („Rhein- und Ruhr-Zeitung", Duisburg, vom 27. 5. 28).

Der Schicksalsweg der deutschen Rheinschiffahrt
(„Deutsche Bergwerks-Zeitung", Essen, Nr. 91 v. 18. 4. 28.)

Betriebsgemeinschaft in der Rheinschiffahrt
(„Rheinisch-Westfälische Zeitung", Essen, Nr. 217 v. 28. 4. 28.)

Lage der Rheinschiffahrt und Maßnahmen zur durchgreifenden Besserung
(„Rhein- und Ruhr-Zeitung", Essen, Nr. 186 vom 15. 4. 28.)

Rheinschiffahrts-Verkehrsgestaltung am Oberrhein in den Jahren 1925-1927
Von *Hans Lewe*, deutscher Unterdelegierter für Schiffahrtsangelegenheiten, Mannheim („N. Mannh. Ztg.", Nr. 196 vom 27. 4. 28).

Die Selbstkosten in der Rheinschiffahrt
Von *h.*— („Düsseldorfer Nachrichten", Nr. 212 v. 26. 4. 28).

Zur Jahresbilanz der Rheinschiffahrt
(„Dtsch. Schweiz. Wirtsch.-Ztg.", Zürich, Nr. 4 v. 27. 4. 28.)

Rheinfreihafenläger
(„Rhein- und Ruhr-Zeitung", Duisburg, Nr. 212 v. 6. 5. 28.)

Die internationalen Verhandlungen in der Rheinfrage
Von *J. R. Frey*, Basel („Schiff.-Ztg.", Duisburg-Ruhrort, Nr. 19 vom 12. 5. 28).

Rhein-Seeschiffahrt in alter und neuer Zeit. Köln als Endhafen für Seeschiffe
(„D. Deutsche", Berlin, Nr. 110 vom 10. 5. 28.)

Die Oberrheinregulierung
(„Schwäb. Merkur", Stuttgart, Nr. 210 vom 5./6. 5. 28.)

Die Mainzer Häfen
Von Synd. Dr. *Charisse*, Mainz („Mainz. Anz.", Nr. 104 vom 3. 5. 28).

Die Neckarregulierungsarbeiten zwischen Berg und Münster
(„Dtsch. Volksbl.", Stuttgart, Nr. 106 vom 8. 5. 28.)

Wasserkraftausnutzung an Mosel und Saar und spätere Schiffbarmachung
Von Dr. *Kreuzkam*, Berlin-Wilmersdorf („Südwestdeutschl.", Stuttgart, Nr. 4, April 28).

Die Weserkanalisierung und der Wassersport
Von Dr. *Flügel*, Bremen („Weser-Zeitung", Bremen, Nr. 4 vom 30. 4. 28).

Geschichtliches zum Rhein—Elbe-Kanal
Von *Friedrich Haberland* („Hannov. Tagebl." v. 6. 5. 28).

Der Südflügel des Mittellandkanals und der Eisenbahnverkehr
Von Reichsbahnoberrat *Egert*, Halle („Verkehrstechn. Woche", Berlin, Nr. 18 vom 2. 5. 28).

Neue Sicherheitsvorschriften für die Elbschiffahrt
(„Hamburger Fremdenblatt" vom 27. 4. 28.)

Schiffsgüterverkehr im 4. Vierteljahr und im Jahre 1927 im Bereich des Wasserbauamtes Berlin
(„Berlin. Wirtsch. Ber." Nr. 9 vom 28. 4. 28.)

Berlin — der Knotenpunkt des Wasserverkehrs
(„Börsenkurier", Berlin, vom 13. 5. 28.)

Von der Oderschiffahrt
(„Schles. Zeitung", Breslau, Nr. 192 vom 15. 4. 28.)

Schiffbarmachung der oberen Oder
(„Schles. Zeitung", Breslau, Nr. 220 vom 1. 5. 28.)

Die wirtschaftliche Bedeutung und die Verkehrswünsche Schlesiens
(„Dtsch. Schiffer-Ztg.", Berlin, Nr. 333 vom 15. 5. 28.)

Der gegenwärtige Stand des Oderverkehrs
Von Dr. *Rudolf Ehrhard* („An der Oder", Breslau, Nr. 10 vom 20. 5. 28).

Der Umschlagsplatz Passau
Von Reg.-Rat *Lippert*, Passau („Schiff. Ztg.", Duisburg-Ruhrort, Nr. 17 vom 28. 4. 28).

Das überwundene Kachlet. Das Stauwerk an der Großschiffahrtsstraße Rhein-Main-Donau
Von *Ernst Trebesius* („Rhein.-Westf. Ztg.", Essen, Nr. 217a vom 28. 4. 28).

Der Mainhafen Hanau
Von Hafendirektor Major a. D. *Rietzsch* („Stadtbl. der Frankf. Ztg.", Frankfurt a. M., vom 5. 5. 28).

Ausländische Binnenschiffahrt.

Le canal Juliana
(„La Metropole", Anvers, vom 8. 3. 28.)

Neue Erzverladeanlage im Rotterdamer Hafen
(„Schiffb. u. Schiffahrt", Berlin, Nr. 10 vom 16. 5. 28.)

Die Entwicklung der Niederländischen Schiffahrt
(„Gen.-Anz.", Dortmund, Nr. 125 vom 6. 5. 28.)

Wie man ein Meer entleert. Vor Trockenlegung der Zuidersee
Von *Georg Strelisker* („B. Z. am Mittag", Berlin, Nr. 117 vom 28. 4. 28).

Vermittlung im Scheldekonflikt
(„Vorwärts", Berlin, vom 14. 4. 28.)

▪

Antwerpens Hoffnungen und Sorgen
(„Rhein.-Westf. Ztg.", Essen, Nr. 168 vom 21. 3. 28.)

Le réseau de nos voies de transport
(„La Metropole", Anvers, vom 25./26. 4. 28.)

Notre politique des transports
(„Neptune", Anvers, Nr. 270 vom 25. 4. 28.)

La Navigation fluviale en Belgique
Von *Georges Bourge* („Le Semaphore", Marseille, v. 8. 5. 28).

L'aménagement des nouvelles installations maritim au Nord
(„Neptune", Anvers, Nr. 278 vom 3. 5. 28.)

Les Transports sur notre réseau fluvial congolais
Von Capitaine *Vandervelde* („L'Horizon", Bruxelles, vom 21. 4. 28).

▪

Die Binnenhäfen Frankreichs und der Hafen von Paris
(„D. Schiff", Berlin, Nr. 9 vom 9. 5. 28.)

Frankreichs Sorgen um die Beherrschung des Mittelmeers
Von Gen.-Dir. a. D. *v. Mierka* („Gen.-Anz. Elberfeld-Barmen", Nr. 105 vom 4. 5. 28).

L'électrification du canal du Rhone au Rhin va etre entreprise
(„La Journée Industrielle", Paris, Nr. 3097 vom 27. 4. 27.)

▪

Die Regulierung der Seen
Von *Dr. K. Kobelt*, Zürich („Schweiz. Wasserwirtsch.", Zürach, Nr. 2 vom 25. 2. 28).

Les sondages pour le canal souterrain de navigation à Genève
Von *Ed. Lacroix* („Des Canaux! Des Bateaux", Genève, Nr. 87 vom Mai 28).

Der Ausbau der Kraftstufe bei Kembs und der Basler Rheinverkehr
Von *Dr. Syffert* („Zentralbl. d. Bauverw.", Berlin, Nr. 15 vom 11. 4. 28).

Aenderungen in der Personenschiffahrt Basel—Rheinfelden
Von *J. R. F.* („Die Rheinquellen", Basel Nr. 4, April 28).

▪

La Regolazione del Lage Maggiore e l'Interivre Utilizza zione del Tigino-Parere del Consiglio Superiore dei Lavori Subblici emesso in assemblea generale il 28 Dicembre 1927
(„Amali dei Lavori publici", Nr. 1, Jan. 28.)

La sistemazionedel Po preludio al Porto die Milano
(„Il Secolo Milano", vom 10. 5. 28.)

Die Wasserkraftnutzung in Italien
Von Obering. *Dr. Ing. O. Walch*, Berlin („Wasserkr. und Wasserwirtschaft.", Berlin, Nr. 10 vom 10. 5. 28.

▪

Oesterreich und die Donauschiffahrt
Von Hofrat *Ludw. Wertheimer* („N. Wiener Tagbl.", Nr. 132 vom 12. 5. 28).

Neue Wege und Mittel des Flußbaues bei der Regulierung der Donau in Niederösterreich
Von *Ing. Alois Ammer*, Wien („D. Wasserwirtsch.", Wien, Nr. 9/10 vom 15. 5. 28).

Die technischen Probleme der Donauschiffahrt. Die Ziele der Donauregulierung
(„N. Wiener Tagbl.", Nr. 123 vom 3. 5. 28.)

Die Lösung der Donauprobleme und Tschechoslowakei
Von Senator *Kornel Stodola* („Die freie Donau", Regensburg, Nr. 8 vom 15. 4. 28).

Bezugsquellen-Nachweis

Ein Branchenregister von Lieferfirmen und Unternehmungen für Hafen-, Kanal- und Schiffbau, Werft-, Wasserbau und Binnenschiffahrt einschließlich Gütertransport und Eilfrachtverkehr

A ANKERKETTEN

Vereinigte Stahlwerke Aktiengesellschaft
Dortmunder Union-Hoerder Verein
Abteilung Kettenfabrik Carl Schlieper, Dortmund

B BINNENHÄFEN

Tilsit
Östlichster Binnenhafen Deutschlands
Vermittelt den Verkehr zwischen dem Deutschen Reiche und dem Osten Neuzeitlich angelegte Kaianlagen mit Reichs- u. Kleinbahnanschlüssen Zweckmäßige Umschlageinrichtungen. Industriegelände am Hafen und Güterbahnhof reichlich vorhanden. Knotenpunkt von 6 großen Reichsbahnstrecken. Anfragen an Magistrat - Hafenbetrieb -

E ENTWÜRFE

Ingenieur-Büro Havestadt Contag G. m. b. H.
Gegründet 1882 Berlin-Wilmersdorf Berliner Str. 157
bearbeitet Kanal- u. Hafenbauprojekte technisch und wirtschaftl. auf Grund 40jähriger Erfahrung im Bau u. Betrieb

G GUMMISCHLÄUCHE



Gummischläuche
Spiralschläuche, Hanfschläuche
Julius Roller & Co.
Hamburg 11, Admiralitätstr. 72

K KANALBAU



L LACKE U. FARBEN

Beck, Koller & Co.
Berlin SO 16
Lacke, Farben, Pinsel für den Schiffsbedarf

LATERNEN



Ahlemann & Schlatter
Schiffslampen- und Laternenfabrik
Hemelingen bei Bremen
Gegr. 1868 Preislisten auf Anforderung

J. H. Peters & Bey

Hamburg 9, Gegründet 1881
Spezialfabrik für Schiffslaternen
Lieferanten der Normallaternen für die Seewarte, der Positionslaternen u. a., der Ozeandampfer Imperator, Vaterland, CapPolonio

M MOTOREN

Hanseatische Motoren-Ges. m. b. H.
Bergedorf-Hamburg
Rohölmotoren, Motorladewinden
Wendegetriebe

Junkers-Motorenbau
G. m. b. H., Dessau
Kompressorlose Doppelkolben-Dieselmotoren
ohne Ventile, ohne Zylinderkopf, in Leistungen von 8-600 PSe.

Gebrüder Sulzer A.-G.
Ludwigshafen a. Rh.
Kompressorlose **Zweitakt-** Dieselmaschinen
von 20 PS aufwärts bis 160 PS
in Verbindung mit bewährten Wendegetrieben
Größere Leistungen umsteuerbar

S SCHIENENBEFESTIGUNG AUF BETON, MAUERWERK UND NATURSTEIN

Deutsche Asbestonwerke A. G.
Köln, Karolingerring 31
Verlangen Sie kostenfrei Prospekt Nr. 72

Die Mitglieder des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt werden gebeten, bei Bedarf sich obenstehender Firmen zu bedienen.

1928 Nr. 12 2. Juniheft

Zeitschrift für Binnenschiffahrt

Herausgeber: Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt e. V. Berlin NW 40 Herwarthstr. 3a

Fernsprech-Anschluss: Amt Hansa Nr. 2744, Nr. 2745 und Nr. 2755 • Telegramm-Adresse: Binnenfahrt, Berlin

Vorstand: Generaldirektor Dr. h. c. Ott, Köln / Geh. Baurat Prof. Dr. ing. h. c. de Thierry, Berlin

Hauptgeschäftsführer: Syndikus E. Schreiber, Berlin NW 40, Herwarthstr. 3a

60. JAHRGANG DER MITTEILUNGEN DES ZENTRALVEREINS

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" erscheint zweimal monatl. u. ist Organ nachstehender Vereinigungen

Brandenburgischer Oder-Verein, Frankfurt a. O. / Bremer Kanal-Verein, Bremen / Deutsch-Oesterreich-Ungarisch-Schweizerischer Verband für Binnenschiffahrt / Elbe-Ostsee-Kanal A.-G. Wismar Hamburger Verein für Flußschiffahrt / Hansa-Kanal-Verein, Bremen / Intern. Vereinigung z. Förderung des Rheines bis zum Bodensee / Kanalverein Berlin-Leipzig / Küstenkanal-Verein Oldenburg Nordschweiz. Verband f. Schiffahrt Rhein-Bodensee / Pommerscher Binnenschiffahrtsverein / Schlesischer Oderverein / Südostpreuß Kanalverein e. V. / Südwestdeutscher Kanalverein f. Rhein-Donau Neckar / Verband für Kanalisierung der Mosel u. Saar / Verband zur Wahrung der märk. Schiffahrtsinteressen e. V. / Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr e. V. / Werra-Kanalverein zur Verbindung der Weser mit Main und Donau / Weser-Bund e. V.





Schriftleitung:

Berlin NW 40, Herwarthstraße Nr. 3a

Fernruf Hansa Nr. 2744-45-55, Tel.-Adr.: Binnenfahrt

Die in der Z. f. B. zur Veröffentlichung gelangenden Aufsätze gehen in das Eigentum des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V. über. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Herausgeber keine Verantwortung. Beantwortung von Anfragen und Rücksendung von Manuskripten erfolgt nur, wenn Rückporto beigefügt ist. Nachdruck einzelner Artikel ist nur mit Erlaubnis der Schriftleitung und unter Quellenangabe gestattet. **Bezugspreis** monatlich 2 Mark, nach dem Ausland monatlich 3 Mark. Einzelhefte kosten 1,25 M. **Anzeigen.** Die 4 gespalt. Millimeterzeile 20 Pfg. Bei Wiederholungen Rabatt laut Tarif. Etwaiger Erscheinungsausfall infolge höherer Gewalt oder Streiks berechtigt nicht zur Rückforderung des Bezugsgelder

Verlag:

Mammut-Verlag G. m. b. H.

Berlin S 14, Wallstr. 56, Fernruf F. 7 Jannowitz Nr. 4570

Deutscher Binnenschiffahrtstag 1928

Die 59. o. Hauptversammlung des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V. findet vom 31. August bis 2. September 1928 in Königsberg i. Pr. statt

*

Vorläufiges Programm:

Freitag, den 31. August 1928:

Vormittag: Deutscher Binnenschiffahrtstag (3 Vorträge).
Mittag: Gemeinsames Essen.
Nachmittag: Königsberger Hafen-Rundfahrt.
Abend: Begrüßung durch die Stadtverwaltung Königsberg.

*

Sonnabend, den 1. September 1928:

Gemeinsamer Ausflug nach Rossitten auf der Kurischen Nehrung. (Besichtigung der Wanderdünen, der Vogelwarte und der Segelfliegerschule.)

*

Sonntag, den 2. September 1928:

Gemeinsamer Ausflug nach Marienburg.

*

Das genaue Programm für den „Deutschen Binnenschiffahrtstag 1928" wird in der 1. Juli-Nummer der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" veröffentlicht.

Verkehr auf den Märkischen und Mecklenburgischen Wasserstraßen im Jahre 1927

1. Allgemeiner Überblick

1. Der Verlauf des Jahres im Verkehr. Auch im Jahre 1927 hat der Verkehr eine weitere Zunahme erfahren, da sich die Lage der Wirtschaft im allgemeinen entgegen anfänglichen Befürchtungen trotz der Geldknappheit und der schweren auf ihr ruhenden Lasten nicht ungünstig gestaltet hat. Es darf jedoch nicht verkannt werden, daß die an sich erfreuliche Steigerung des Wasserverkehrs von Hamburg her ein Zeichen für die Zunahme der Einfuhr überseeischer Erzeugnisse, also einer passiven Handelsbilanz war, da ihr eine entsprechende Vermehrung der Ausfuhr nicht gegenüber stand.

Die im allgemeinen zu beobachtende Zunahme der Beschäftigung in der Industrie beeinflußte den Umsatz im Handel und damit auch naturgemäß die Beschäftigung in der Schiffahrt. Auf der anderen Seite jedoch empfand die Schiffahrt die unveränderte Tarifpolitik der Reichsbahn nach wie vor als schweres Hemmnis für eine wesentliche Besserung ihrer Lage. Dazu trat im Berichtsjahr eine Vermehrung der Kosten für Löhne sowie für Instandsetzung und Unterhaltung und für den Neubau von Fahrzeugen.

Neben dem allgemeinen Wettbewerb der Reichsbahn machte sich neuerdings auch der Wettbewerb der Lastkraftwagen bemerkbar. So wurden, soweit es ermittelt werden konnte, im Jahr 1926 rd. 43 000 t und im Berichtsjahr rd. 57 000 t Baustoffe mittels Lastkraftwagen aus dem Rüdersdorfer Industriegebiet nach Berlin befördert. Das entspricht ungefähr den Ladungen von 220 bis 290 Finowkähnen. Neben diesem Ausfall an Frachten machte sich auch die verminderte Bautätigkeit in Berlin in einem Rückgang der Baustoffverfrachtungen bemerkbar.

Auf dem Steinkohlenmarkt trat nach Beendigung des englischen Bergarbeiterstreiks im November 1926 ein scharfer Wettbewerb ein, da der englische Kohlenhandel seine bisherigen Absatzgebiete wieder zu erobern suchte. Durch erhebliche Preisunterbietungen gelang dies auch zum Teil. Im Januar bereits setzte eine erhöhte Einfuhr englischer Steinkohlen auf der unteren Havel ein und erreichte in den folgenden Monaten eine außerordentliche Höhe.

Der Sportverkehr hat in den letzten Jahren erheblich zugenommen. An der Schleuse Neue Mühle wurden beispielsweise gezählt:

im Jahre 1924:	17 421	Sportfahrzeuge aller Art,
im Jahre 1925:	20 977	Sportfahrzeuge aller Art,
im Jahre 1926:	26 984	Sportfahrzeuge aller Art,
im Jahre 1927:	28 268	Sportfahrzeuge aller Art.

Die Witterungs- und Wasserstandsverhältnisse waren sehr günstig. Lediglich durch ungünstige Oderwasserstände wurde die Schiffahrt vom August bis Oktober mehrfach, aber nur auf kurze Zeit beeinflußt, während die geringe Beschränkung der Tauchtiefe auf der Elbe während einiger Tage in den Monaten September, November und Dezember keine nennenswerten Behinderungen zur Folge hatte.

Sperrungen infolge Eis traten in der zweiten Hälfte November für einige Tage ein. Von Mitte Dezember ab jedoch mußte die Schiffahrt infolge des starken Frostes gänzlich eingestellt werden.

Zu Beginn des Jahres waren zu Ausbesserungsarbeiten in den Hauptwasserstraßen die Schleusen Lehnitz, Niederfinow und Spandau für einige Wochen, sowie in den Nebenwasserstraßen der Friedrich-Wilhelm-Kanal und die Schleuse Kummersdorf bis Mitte März gesperrt.

Der seit September 1926 infolge des Einsturzes der Garzer Brücke unterbundene Verkehr auf der Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße konnte gegen Mitte Februar wieder freigegeben werden.

Eine recht empfindliche und ganz unerwartete Behinderung der Schiffahrt brachte die durch dringende Instandsetzungsarbeiten erforderliche Schließung der Schleusentreppe Niederfinow vom 31. März bis 30. April. Hierdurch wurde der Verkehr mit Fahrzeugen über Breslauer Maß vom Osten nach Berlin völlig unterbrochen, während die kleineren Fahrzeuge auf den Finowkanal und Oder—Spree-Kanal angewiesen waren. Der schon an und für sich recht lebhafte Verkehr auf dieser letztgenannten Wasserstraße hob sich dadurch noch weiter und erreichte im April an der Schleuse Wernsdorf einen Umfang von 350 000 t.

2. Bewegung der Frachten, Schlepplöhne und Schiffahrtabgaben.

Die Frachten hielten sich im allgemeinen anfangs auf derselben Höhe wie im Jahre 1926, zogen aber im Verlauf des Jahres an. Schwankungen zeigten sich in erster Linie im Verkehr zwischen Hamburg und Berlin. Die Frachtsätze — reine Frachten ohne Schiffahrtabgaben und Schlepplöhne — auf dieser Strecke waren durchschnittlich 60% höher als im Jahre 1926, während die Frachten in Richtung Berlin-Hamburg sich im ersten Halbjahre 1927 etwa auf der Höhe des Vorjahres hielten, um dann etwas (um rd. 50% durchschnittlich) anzuziehen.

Um den dauernden, für die Schiffahrt verhängnisvollen Frachtunterbietungen im Odergebiet ein Ende zu machen, wurde nach langen Verhandlun-

en im August der Frachtenausschuß wieder ins eben gerufen. Unter seinem Einfluß gelang es, is Ende November eine Steigerung der Frachtsätze on ungefähr 20% zu erreichen. Ueber die Schwanungen einiger bemerkenswerter Frachtsätze gibt ie untenstehende Tafel I Aufschluß.

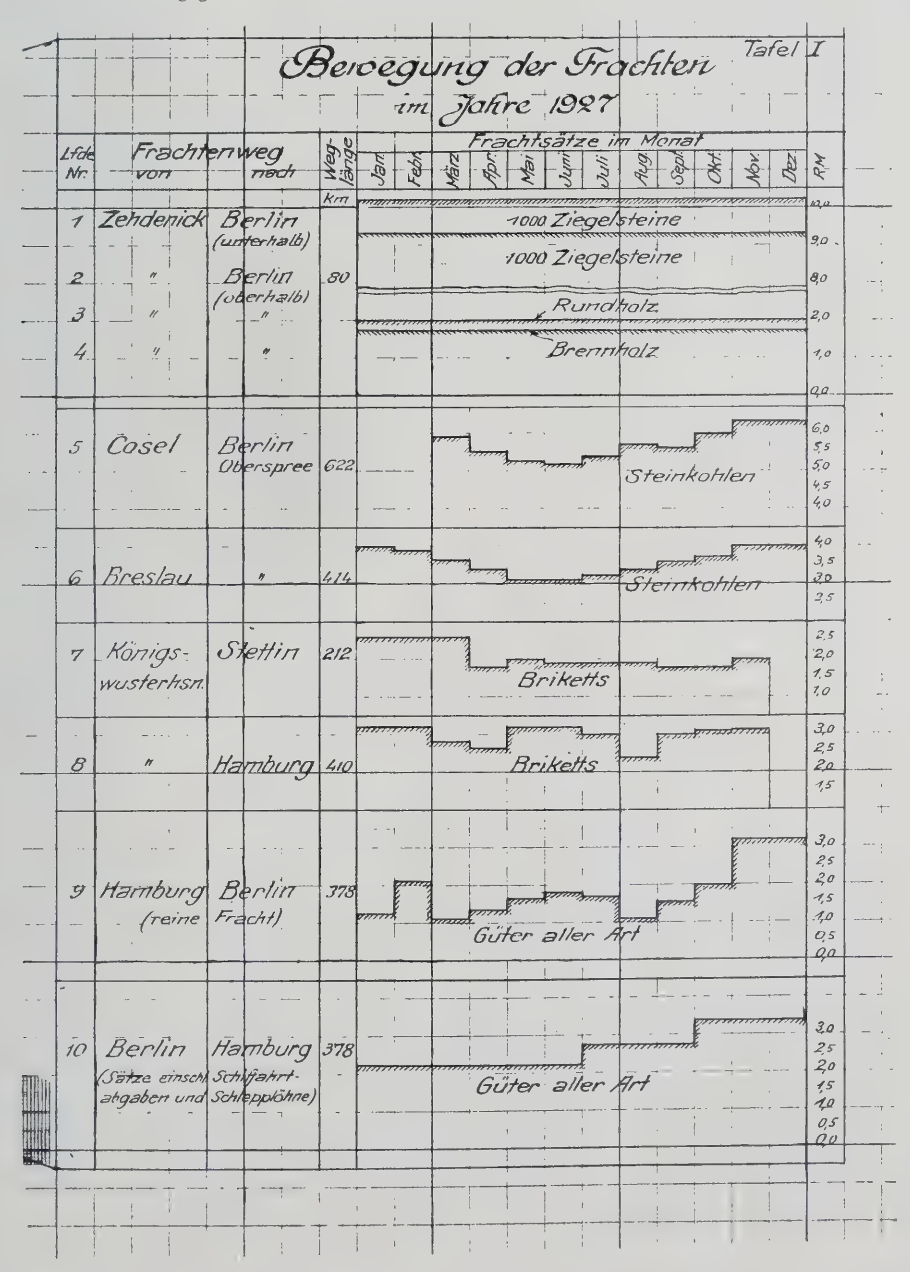
Die Schlepplöhne blieben während der Berichtseit fast durchweg auf derselben Höhe wie im Vorahre, daher ist von einer zeichnerischen Darstelung abgesehen worden. Im Bezirk Zehdenick hat er Schleppdienst durch Dampfer wesentlich zugeommen, im Bereich des Wasserbauamts Köpenick st er um rd. 10% zurückgegangen.

Die Vereinigte Schleppdampfer-Genossenschaft pandau und die Dampfergenossenschaft Deutcher Strom- und Binnenschiffer, die den Schleppienst auf dem Oder—Spree-Kanal gemeinschaftch versahen, trennten sich anfangs August und chleppen seitdem unabhängig voneinander. Eine gegenseitige Unterbietung der Schlepplöhne wurde durch Vermittlung des Frachtenausschusses vermieden.

Die Schiffahrtabgaben wurden im Berichtsjahre nur wenig geändert: Der befristete Nottarif vom 22. Oktober 1925, der eine Ermäßigung der Abgaben für Feld- und Gartenfrüchte usw. vorsieht, und die Ausnahmetarife Z vom 4. Februar 1926 für Zucker, G vom 19. April 1926 für Gerbstoffe usw. und J vom 8. Juni 1926 für Jute blieben bestehen.

Neu kamen hinzu:

a) der XXX. Nachtrag zum bestehenden Tarif, nach dem Betriebsstoffe für Frachtdampfer und Motorkähne abgabenfrei sind;
b) der XXXI. Nachtrag, der eine Ermäßigung der Abgaben für Schrott, Erze und Phosphate vorsieht, die in der Hauptsache als Rückfracht nach Oberschlesien gehen. Hiernach betragen



die Abgaben je Hebestelle und Tonne havelaufwärts in Richtung Berlin 2 Rpf. und von Berlin in Richtung Breslau 1 Rpf.;

c) der XXXII. Nachtrag, nach dem Güterfahrzeuge und Flöße im Durchgangsverkehr auf dem Finowkanal an der Schleuse Ruhlsdorf abgabenfrei bleiben.

Vom Zeitpunkt der unter I. erwähnten Sperrung der Schleusentreppe bei Niederfinow bis zum 10. Mai 1927 hatten Schiffe, die von und nach Richtung Stettin über die Oder den Oder—Spree-Kanal durchfuhren, nur ¼ der tarifmäßigen Abgaben des Oder—Spree-Kanals zu entrichten. Die Abgabenermäßigung wurde auch den Schiffen zuteil, die von der oberen Oder kommend —, die Absicht hatten, durch den Hohenzollernkanal zu fahren und infolge Sperrung der Schleusentreppe umkehren mußten.

Für den Sportverkehr in den Gewässern östlich Berlin trat insofern eine Erleichterung ein, als vom 1. Juni ab der nicht gewerbliche Motorbootverkehr sowie der Sportverkehr auf der Löcknitz abgabenfrei bleiben.

II. Grundlagen der Verkehrszählung

1. Maßgebende Unterlagen.

Die hier und in den zeichnerischen Darstellungen enthaltenen Angaben gründen sich auf die Anschreibungen, die über den Verkehr auf den Märkischen Wasserstraßen an den wichtigeren Schleusen und Hebestellen fortlaufend gemacht werden.

Die in Betracht kommenden Hebestellen sind:

I. Für die Obere Havel	die Hebestellen Liebenwalde und Zehdenick.
II. Für die Havel-Oder-Wasserstraße	
(Hohenzollern-Kanal)	die Hebestelle Niederfinow,
(Finowkanal)	die Hebestelle Liepe.
III. Für die Spree-Oder-Wasserstraße	
(Oder—Spree-Kanal)	die Hebestelle Wernsdorf,
(Rüdersdorfer Gewässer)	die Hebestelle Woltersdorf,
(Dahme-Wasserstraße)	die Hebestelle Königswusterhausen.
IV. Für die Havel-Elbe-Wasserstraße	
(Ihle-Plauer Kanal)	die Hebestelle Plaue.
V. Für die Untere Havel	die Hebestellen Rathenow I und II.

Soweit die erforderlichen Unterlagen vorhanden waren und es im Rahmen dieser Darstellung zweckdienlich erschien, sind auch die Angaben über die Berliner Wasserstraßen, den Teltowkanal und die Mecklenburgischen Wasserstraßen eingefügt.

2. Umfang der Feststellungen.

Die Feststellungen erstrecken sich bei allen Hebestellen

a) auf die Zahl der beobachteten Fahrzeuge, unterschieden
   1. nach leeren und beladenen Fahrzeugen,
   2. nach den Fahrzeuggrößen,
   3. nach Fahrzeugen mit und ohne eigene Triebkraft,

b) auf die Menge der beförderten Gütertonnen, unterschieden nach den fünf Tarifklassen und Floßholz,

c) auf die Höhe der eingekommenen Abgaben, unterschieden nach den verschiedenen Tarifstellen.

Außerdem wird bei den meisten Angaben der Verkehr noch in der Richtung von und nach Berlin oder von und zur Elbe unterschieden. Die zeitlichen Verschiebungen innerhalb des Berichtsjahres sind nur für den Gütertonnenverkehr dargestellt, sowohl nach Monaten als auch nach Wochen.

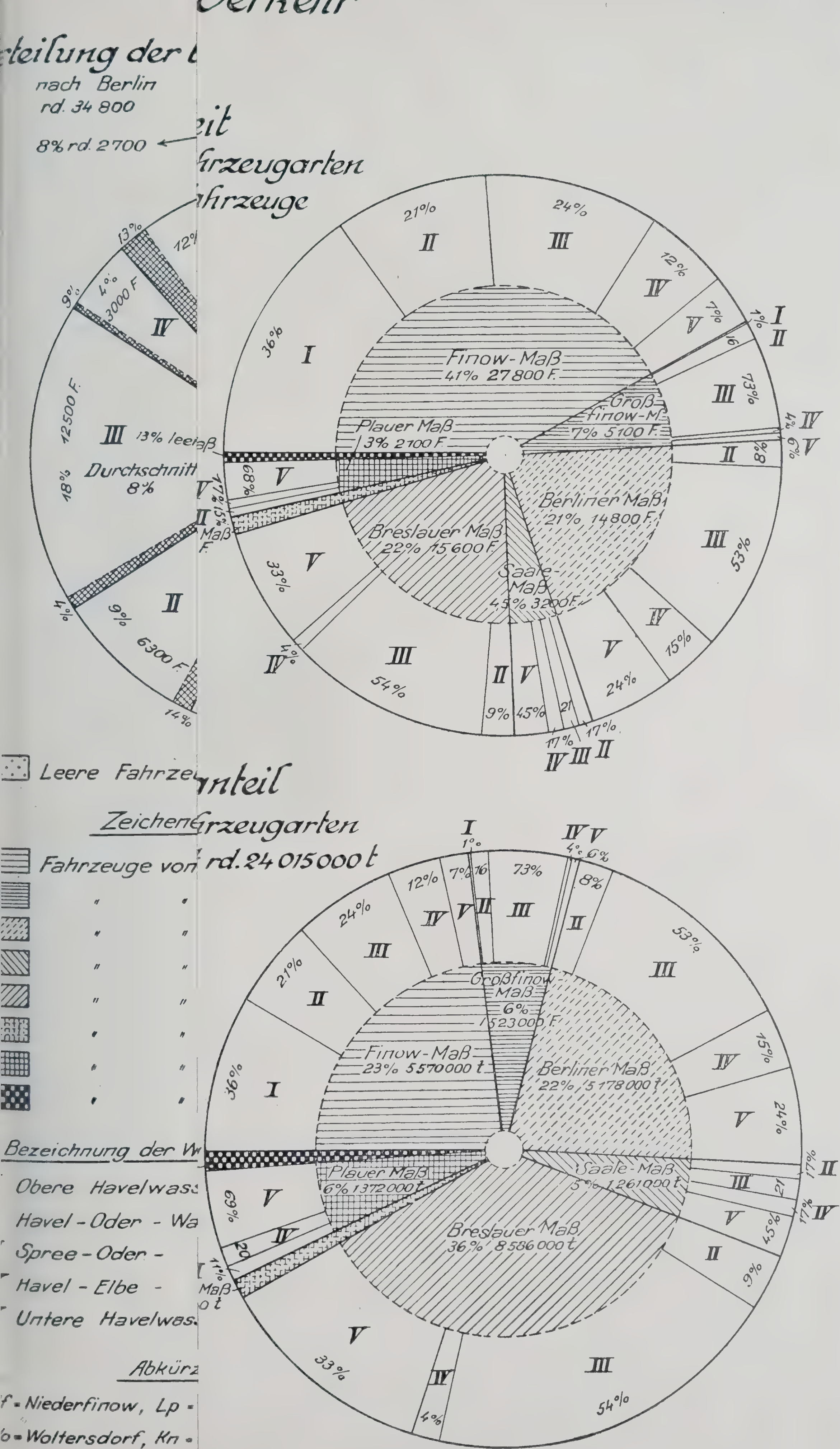
III. Angaben über den Fahrzeugpark

1. Anzahl der verkehrenden Frachtfahrzeuge und Anteil am Verkehr.

Die Anzahl der Frachtfahrzeuge, die an den unter II, 1 genannten Hebestellen beobachtet worden sind, ist auf Blatt 1 dargestellt. Der erste Kreis läßt die Verteilung der beladenen und leeren Fahrzeuge sowie den Anteil der Fahrzeuge mit eigener Triebkraft auf die einzelnen Wasserstraßen und in den beiden Richtungen nach und von Berlin erkennen. Die beiden anderen Kreise der oberen Reihe zeigen die Häufigkeit der verschiedenen Fahrzeugarten auf den einzelnen Wasserstraßen und den Anteil der einzelnen Wasserstraßen an diesen verschiedenen Fahrzeugarten.

Als bemerkenswerte Aenderungen gegenüber den Beobachtungen im Jahre 1926 ist festzustellen:

Die Gesamtzahl der Fahrzeuge ist von 65 500 auf 69 500 gestiegen. Der Anteil der Leerfahrzeuge im ganzen ist mit 34% unverändert geblieben, ebenso mit 8% in der Richtung nach Berlin, hat aber in der entgegengesetzten Richtung um 3% zugenommen. Während in Richtung nach Berlin auf der ersten und zweiten Wasserstraße die Anzahl der Fahrzeuge um 2 bezw. 1% abgenommen hat, hat sie auf der dritten und fünften Wasserstraße zugenommen; ähnlich ist es mit dem Verkehr von Berlin. Auffallend aber und als ein Zeichen der passiven Handelsbilanz aufzufassen ist der Umstand, daß in Richtung von Berlin der Leerverkehr auf der II., IV. und V. Wasserstraße zu-, der Ladungsverkehr dagegen abgenommen hat. Auch das umgekehrte Verhalten der III. Wasser-

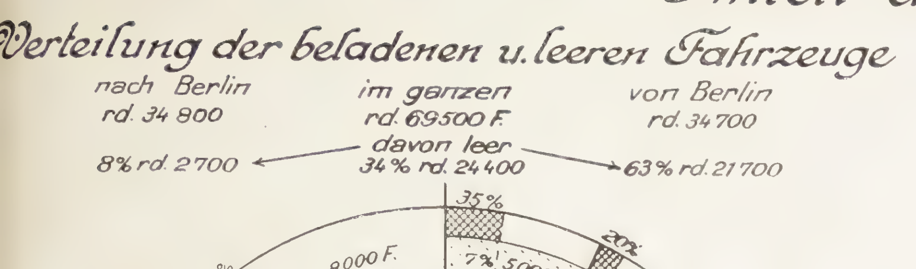

Verkehr
Blatt 1
teilung der
nach Berlin
rd. 34 800
8% rd. 2700
eit
hrzeugarten
hrzeuge
Finow-Maß
41% 27 800 F.
Groß-
finow-M.
7% 5100 F.
Plauer Maß
3% 2100 F.
Berliner Maß
21% 14 800 F.
Breslauer Maß
22% 15 600 F.
Saale-
Maß
4,5% 3200 F.
12500 F.
13% leer
Durchschnitt
8%
3000 F
6300 F.
Leere Fahrze
nteil
Zeichen
rzeugarten
Fahrzeuge von
rd. 24 015 000 t
Großfinow-
Maß
6%
1 523 000 F.
Finow-Maß
23% 5 570 000 t
Berliner Maß
22% 5 178 000 t
Plauer Maß
6% 1 372 000 t
Saale-Maß
5% 1 261 000 t
Breslauer Maß
36% 8 586 000 t
Bezeichnung der W
Obere Havelwass
Havel - Oder - Wa
Spree - Oder -
Havel - Elbe -
Untere Havelwas
Abkürz
f = Niederfinow, Lp =
o = Woltersdorf, Kn =

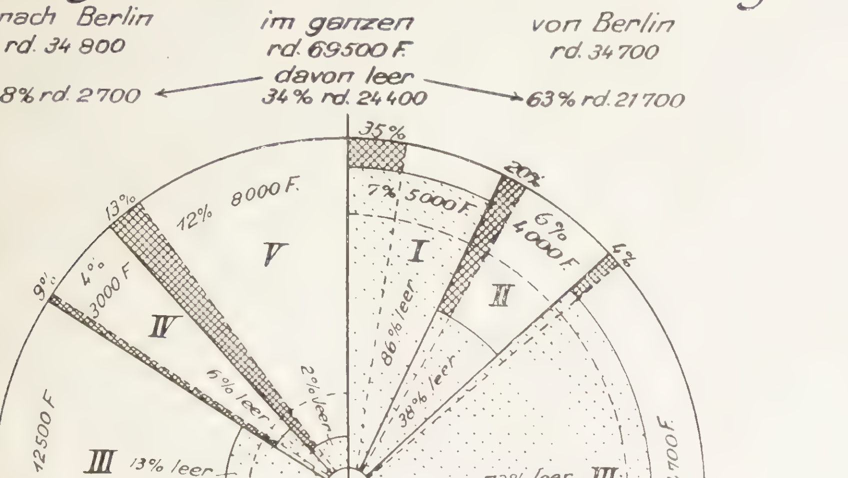
Anteil der verschiedenen Fahrzeugarten am Verkehr

auf den Märkischen Wasserstraßen

im Jahre 1927

Verteilung der beladenen u. leeren Fahrzeuge





Leere Fahrzeuge

Fahrzeuge mit eigener Triebkraft

Häufigkeit

der verschiedenen Fahrzeugarten

rd. 69500 Frachtfahrzeuge

Frachtraumanteil

der verschiedenen Fahrzeugarten

rd. 69500 Fahrzeuge mit rd. 24015000 t

Zeichenerklärung:

		Länge	× Breite	Durchschnittl. Tragfähigkeit
Fahrzeuge von	Finow - Maß	40 m	4,6 m	200 t
" "	Großfinow - "	41 m	5,1 m	300 t
" "	Berliner "	46 m	6,6 m	350 t
" "	Saale - "	51 m	6,0 m	400 t
" "	Breslauer "	55 m	8,0 m	550 t
" "	Niegripper "	62 m	7,7 m	500 t
" "	Plauer "	65 m	8,0 m	650 t
" "	Über Plauer "			700 t

Bezeichnung der Wasserstraßen:

I Obere Havelwasserstraße

II Havel - Oder - Wasserstraße

III Spree - Oder - "

IV Havel - Elbe - "

V Untere Havelwasserstraße

Abkürzungen:

Nf = Niederfinow, Lp = Liepe, We = Wernsdorf,

Wo = Woltersdorf, Kn = Königswusterhausen.

straße bestätigt nur diese Feststellung, da die Spree-Oder-Wasserstraße fast den gesamten Verkehr zwischen Hamburg und Schlesien aufnimmt. Diese Zeichen einer überwiegenden Gütereinfuhr von den Seehäfen her werden weiter unten bei den Beobachtungen über den Gütertonnenverkehr bestätigt.

Die Anzahl der Fahrzeuge mit eigener Triebkraft hat nur geringe Zunahme erfahren. Ueber den Anteil der eisernen Fahrzeuge sind im Berichtsjahr keine Beobachtungen angestellt worden. Es ist jedoch anzunehmen, daß sich ihre Anzahl ebenfalls vergrößert hat und zwar in etwas stärkerem Maße als die Vermehrung der im ganzen verkehrenden Fahrzeuge, da neue Fahrzeuge augenscheinlich fast durchweg aus Eisen hergestellt werden.

In der Verteilung der verschiedenen Fahrzeugarten auf die einzelnen Wasserstraßen sind keine großen Verschiebungen eingetreten. Bemerkenswert ist der Rückgang der Finowmaßkähne um 9% der Gesamtzahl und die starke Zunahme des Großfinowkahns, insbesondere auf der III. Wasserstraße. Wahrscheinlich jedoch ist die Zunahme von 53% gegenüber 28% im Jahre 1926 tatsächlich nicht so bedeutend, da der Zählung im Jahre 1926 noch gewisse Ungenauigkeiten anhafteten. Die Kähne der mittleren Abmessungen (Berliner, Saale, Breslauer Maßkahn) haben an Zahl durchweg zugenommen, während die Anzahl der Plauer Maßkähne und der größeren mit 2400 Fahrzeugen unverändert geblieben ist. In Auswirkung der starken Einfuhr sind die IV. und V. Wasserstraße an dieser Zunahme am stärksten beteiligt.

2. Frachtraumanteil.

Entsprechend den Verschiebungen im Anteil der einzelnen Fahrzeugarten am Gesamtverkehr hat sich natürlich auch der auf die verschiedenen Fahrzeugarten entfallende Frachtraumanteil geändert (s. Blatt 1, untere Reihe). Vorweg sei bemerkt, daß in den Vergleichswerten für den Finowkahn nicht wie in den vorhergehenden Jahren mit 225, sondern nur mit 200 t mittlerer Tragfähigkeit gerechnet worden ist, da auf Grund der angestellten Erfahrung die bisherige Annahme nicht aufrecht erhalten werden kann. Infolgedessen erscheint der Rückgang des Finowkahns am Gesamtfrachtraum gegenüber den Angaben von 1926 größer als er tatsächlich sein wird.

Die im Vergleich mit den Verhältnissen des Jahres 1926 anscheinend beobachtete starke Zunahme beim Großfinow-, beim Breslauer und beim Niegripper Maßkahn bei gleichbleibendem Anteil der Saalekähne und der größten Fahrzeuge (s. letzter Kreis) ist in Wirklichkeit wahrscheinlich nicht so bedeutend, da bei der großen Verschiedenartigkeit der Schiffsabmessungen die einzelnen Kahnarten nicht ganz scharf unterschieden werden können.

Die stärkste Zunahme im Anteil am Frachtraum zeigen hiernach bei den Fahrzeugarten der Großfinowkahn mit 1 120 000 t, der Berliner Maßkahn mit 512 000 t und der Breslauer Maßkahn mit 1 377 000 t; vermutlich sind in den Zählungen dieser beiden letzten Kahnarten aus dem vorgenannten Grund auch Saalekähne enthalten. Bei den Wasserstraßen weisen die Spree-Oder-Wasserstraße eine Zunahme von 1 021 000 t und die Untere-Havel-Wasserstraße eine solche von 1 207 000 t auf.

Der starke Rückgang der Finowkähne sowohl hinsichtlich des zahlenmäßigen Anteils als auch des Frachtraumanteils ist zum Teil auf den 1927 beobachteten Verkehrsrückgang der Oberen-Havel-Wasserstraße zurückzuführen. Dieser Rückgang muß aber, besonders beim Frachtraumanteil umsomehr in Erscheinung treten, je rascher die Anzahl der am Verkehr beteiligten Fahrzeuge mittlerer Größe sich vermehrt.

3. Ausnutzung der Fahrzeuge.

Die vorstehend erläuterten Beobachtungen über den Leerverkehr werden auf der Tafel II im einzelnen bestätigt. Der Anteil der leeren Fahrzeuge im Verkehr von Berlin ist von 60% auf 63% gestiegen. Am stärksten hat er auf der Havel-Oder-Wasserstraße (10%) und auf der Unteren Havel (28%) zugenommen. Die durchschnittliche Tragfähigkeit aller verkehrenden Frachtfahrzeuge ist von 341 t auf 366 t gestiegen, trotzdem die Tragfähigkeit des Finowkahns nicht mehr mit 225 t, sondern nur mit 200 t eingesetzt ist. Die Tragfähigkeit der Fahrzeuge auf der I. Wasserstraße entspricht genau dieser Annahme (1926: 225 t), diejenige der Fahrzeuge auf der Havel-Oder-Wasserstraße ist infolge des großen Anteils der Finowkähne (59%) von 316 t auf 299 t zurückgegangen, während die Fahrzeuge der III. Wasserstraße, dank der beträchtlichen Zunahme der Kähne mittlerer Größe, eine Vergrößerung der Tragfähigkeit um 30 t, d. h. auf 389 t aufweisen.

Würde die Tragfähigkeit des Finowkahns wiederum mit 225 t eingesetzt, so würde die durchschnittliche Tragfähigkeit auf allen Wasserstraßen 371 t, auf der I. 226 t und auf der II. 364 t betragen, und damit würde die Vergrößerung gegenüber den Feststellungen des Vorjahres noch deutlicher sein.

Die durchschnittliche Ladung der verkehrenden Frachtfahrzeuge hat sich nur auf der IV. und V. Wasserstraße bemerkenswert geändert: Bei den in Richtung nach Berlin verkehrenden Fahrzeugen ist sie auf der IV. von 196 t auf 216 t, auf der V. von 282 t auf 312 t, also um rd. 10% gestiegen. In umgekehrter Richtung hat sie jedoch beträchtlich abgenommen, am stärksten auf der V. Wasserstraße, wo sie von 209 auf 112 t, also um fast 50% zurückgegangen ist; ein deutlicher Beweis für das zunehmende Ueberwiegen der Einfuhr von See her. Auch die, wenn auch geringe Zunahme der durchschnittlichen Ladung auf der III. Wasserstraße in Richtung von Berlin bestätigt dies.

Die durchschnittliche Ausnutzung der Frachtfahrzeuge hat sich bei sämtlichen Wasserstraßen im Verkehr nach Berlin etwas gebessert, am meisten auf der V. Wasserstraße mit einer Zunahme von 26%, sodaß sie hier zu 80% ermittelt worden ist, während in umgekehrter Richtung die IV. und V. Wasserstraße einen merkbaren Rückgang, die

Tafel II

Leerverkehr und Ausnutzung der Fahrzeuge.

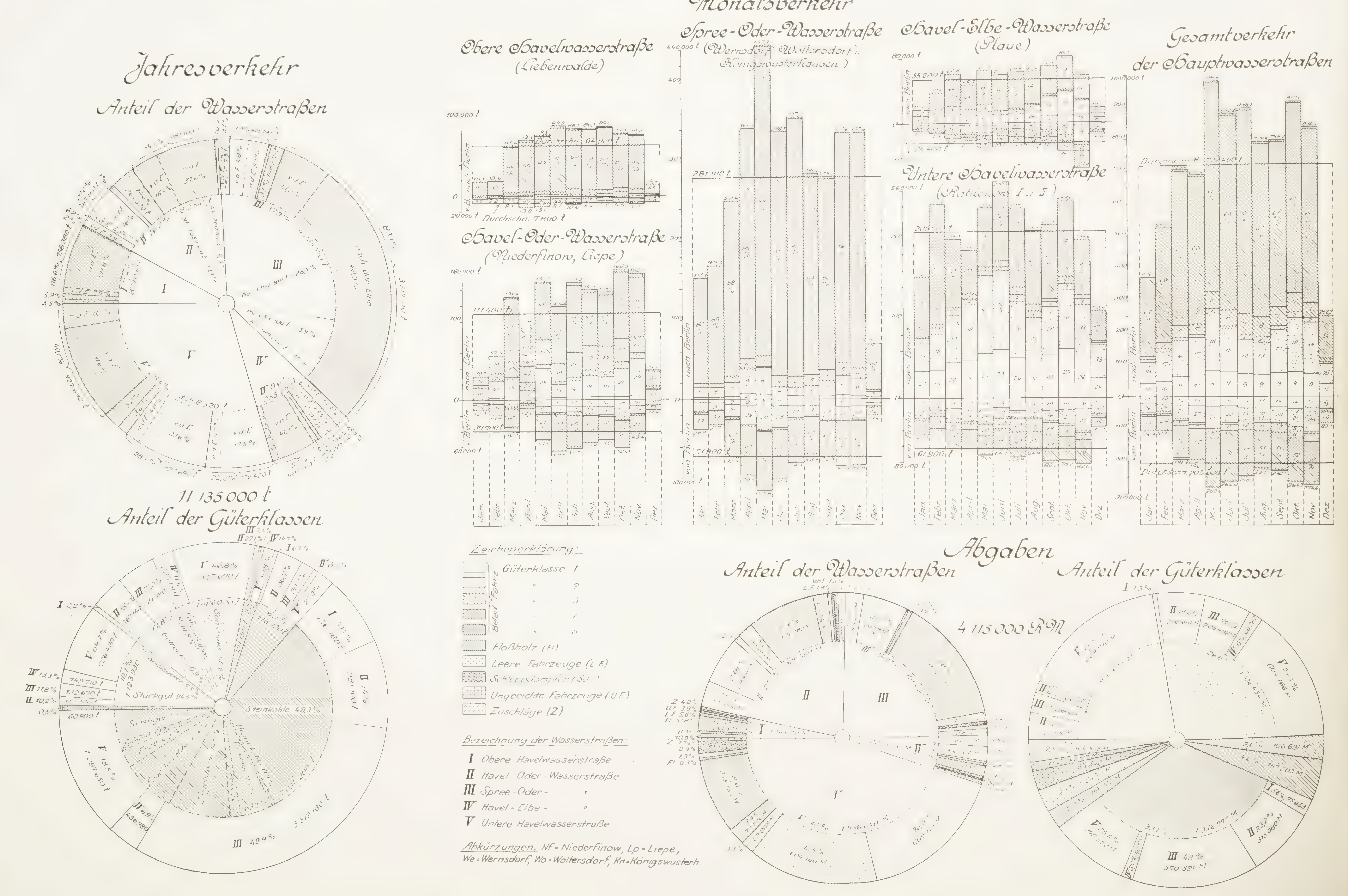
Wasserstraße	I-V Märkische		I Obere Havel		II Havel-Oder		III Spree-Oder		IV Havel-Elbe		V Untere Havel	
Verkehrsrichtung	nach Berlin	von Berlin	nach Berlin	von Berlin	nach Berlin	von Berlin	nach Berlin	von Berlin	nach Berlin	von Berlin	nach Berlin	von Berlin
Anzahl der verkehrenden Fracht-Fahrzeuge	34 800	34 700	5000	5000	6300	4000	12 500	14 700	3000	4400	8000	6600
Anteil der beladenen und leeren Fahrzeuge hieran in %	8	63	7	86	6	38	13	73	6	58	2	40
Durchschnittliche Tragfähigkeit der verkehrenden Fahrzeuge in Tonnen	366		201		299		389		324		443	
Durchschnittliche Ladung der verkehrenden Fahrzeuge in Tonnen	243	70	143	16	202	118	266	58	216	67	312	112
	157		79		169		153		129		223	
Durchschnittliche Ausnutzung der verkehrenden Fahrzeuge in %	76	24	69	11	71	52	78	17	72	19	80	29
	51		46		62		46		39		57	

anderen Wasserstraßen jedoch ebenfalls eine Zunahme aufweisen. Infolgedessen ist ganz allgemein die Ausnutzung der Fahrzeuge in Richtung von Berlin mit 24% unverändert geblieben, in der entgegengesetzten Richtung ist sie von 68% auf 76%, in beiden Richtungen von 46% auf 51% gestiegen.

Die bei der I. und II. Wasserstraße festzustellende Steigerung dürfte im wesentlichen auf die Herabsetzung der Annahme für die Tragfähigkeit der Finowkähne zurückzuführen sein.

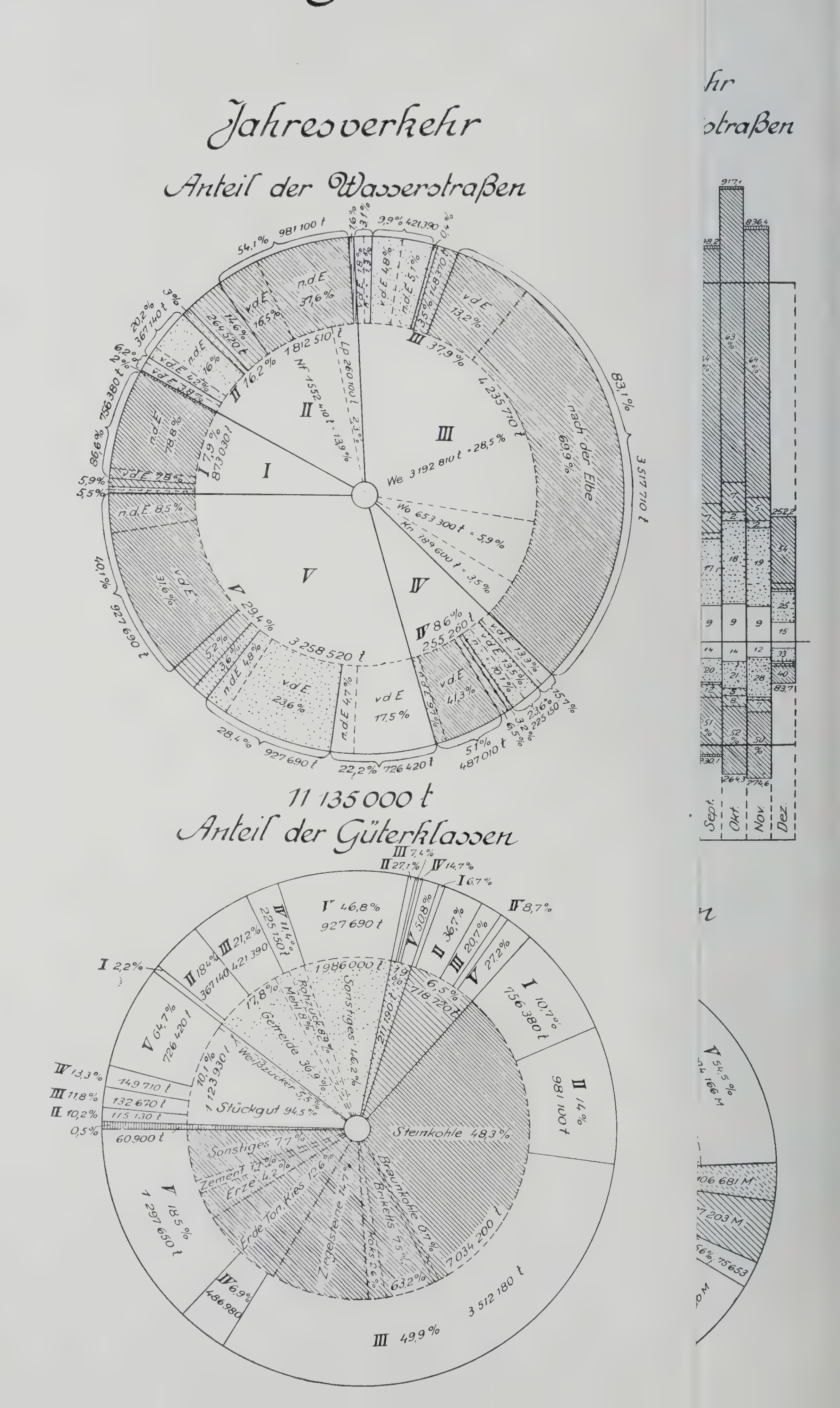
Anmerkung: Auch in diesem Jahre beziehen sich die Angaben im vorstehenden Abschnitt III nur auf die Verhältnisse in den Märkischen Wasserstraßen. Man wird sie aber unbedenklich auf die Berliner, sowie auf die Mecklenburgischen Wasserstraßen übertragen dürfen.

Gütertonnen-Verkehr einschl. Floßholz und Einnahmen aus Schiffahrtabgaben im Jahre 1927



Gütertonnen-Verkeh

Blatt



IV. Menge der beförderten Güter

1. Verteilung nach Hauptwasserstraßen, Güterklassen und Güterarten.

Der Umfang des Verkehrs in Tonnen auf den einzelnen Hauptwasserstraßen der Mark ist aus Blatt 2 zu ersehen.

Während der erste Kreis innen die Verteilung des Gesamtverkehrs auf die einzelnen Hauptwasserstraßen, außen den Anteil der einzelnen Güterklassen an diesem Verkehr erkennen läßt, ist im unteren Kreis innen die Verteilung der einzelnen Güterklassen auf den Gesamtverkehr, und außen der Anteil der einzelnen Wasserstraßen an diesen Güterklassen dargestellt.

Im Vergleich zum Jahre 1926 ist hierzu zu bemerken:

Die einzelnen Wasserstraßen sind im Durchschnitt des ganzen Jahres wie folgt am Verkehr beteiligt:

Tafel III.

Verteilung des Verkehrs auf die verschiedenen Wasserstraßen.

Wasserstraße	1926 %	1926 1000 t	1927 %	1927 1000 t	Zunahme 1927
I. Obere Havel	9.5	988	7,8	873	— 11,6%
II. Havel-Oder	17	1800	16,3	1813	+ 0,7%
III. Spree-Oder	35,5	3701	38,0	4236	+ 14,5%
IV. Havel-Elbe	9	900	8,6	955	+ 6,1%
V. Untere Havel	29	2991	29,3	3259	+ 9,0%
	100,0	10380	100,0	11136	+ 7,3%

Der Verkehr hat im ganzen während des Jahres 1927 nur um 7,3% zugenommen, während die Steigerung vom Jahre 1925 zum Jahre 1926 21% betrug. Auf der Oberen Havel hat er infolge des Nachlassens der Verfrachtung von Ziegelsteinen verhältnismäßig viel — nämlich 11,6% — abgenommen. Die größte Zunahme erfolgte mit 14,5 % auf der Spree-Oder-Wasserstraße. Die Steigerung des Verkehrs auf den übrigen Wasserstraßen war nicht von wesentlichem Belang.

Auf den Groß-Berliner Wasserstraßen wurden gezählt

im Jahre 1927 . .	10 081 000 t
gegenüber 1926 . .	8 466 000 t
Zunahme 1927 von .	1 615 000 t oder 19,1%.

Die Verteilung dieses Verkehrs auf die Wasserstraßen Inner-Berlins und den Teltowkanal, sowie auf Ankunft, Durchgang und Abgang zeigt die nachstehende Tafel:

Tafel IV.

Verkehr auf den Wasserstraßen von Groß-Berlin.

Richtung	Inner-Berlin t	%	Teltow-Kanal t	%	Groß-Berlin t	%
angekommen	5 695 000 =	56	900 000 =	9	6 595 000 =	64
abgegangen	971 000 =	10	73 000 =	1	1 044 000 =	12
durchgegangen	994 000 =	10	1 458 000 =	14	2 442 000 =	24
	7 650 000 =	76	2 431 000 =	24	10 081 000 =	100
1926 zusammen	6 336 000 =	75	2 150 000 =	26	8 466 000 =	100
Zunahme in %	20,1		13,1		19,1	

Auf den Mecklenburgischen Gewässern wurden einschließlich Floßholz gezählt:

Tafel V.

	t	%	t	%
Mecklenburg-Schwerin	266 000	57	318 000	53
Mecklenburg-Strelitz	204 000*)	43	286 000	47
zusammen . .	470 000	100	604 000	100
Zunahme . . . . ,			134 000	22

Den Anteil der einzelnen Güterklassen am Verkehr auf den Märkischen Wasserstraßen ergibt die nachstehende Tafel VI:

Tafel VI.

Verteilung des Verkehrs auf die verschiedenen Güterklassen.

Güterklasse	1926 %	1926 1000 t	1927 %	1927 1000 t	Zunahme % gegenüber 1926
I	10	1062	10,1	1124	+ 5,8
II	18	1813	17,8	1986	+ 9,5
III	2	212	1,9	211	— 0,5
IV	6,5	671	6,5	719	+ 7,2
V	63	6568	63,2	7034	+ 7,0
Floßholz	0,5	54	0,5	61	+ 1,3
	100,0	10 380	100,0	11 135	+ 7,3

Die Zunahme ist hiernach ziemlich gleichmäßig, am stärksten in der II. Güterklasse, die die wichtigsten Lebensmittel umfaßt, während bei Güterklasse III ein Rückgang zu verzeichnen ist.

Die Verteilung der verschiedenen Güterklassen im Verkehr auf den einzelnen Hauptwasserstraßen läßt die folgende Tafel VII erkennen:

Tafel VII.

Verteilung des Verkehrs nach Güterklassen und Wasserstraßen in %.

Güterklasse	I Obere Havel 1926	I Obere Havel 1927	II Havel-Oder 1926	II Havel-Oder 1927	III Spree-Oder 1926	III Spree-Oder 1927	IV Havel-Elbe 1926	IV Havel-Elbe 1927	V Unt. Havel 1926	V Unt. Havel 1927
I	—	—	11	10	13	12	13	13	63	65
II	2	2	21	18	22	21	14	12	41	47
III	3	—	25	27	11	7	11	15	50	51
IV	7	7	35	36	27	21	8	9	23	27
V	13	11	15	14	45	50	7	7	20	18
Floßholz	34	28	54	55	5	9	1	1	6	7
zusammen	9,5	8	17	16	35,5	38	9	9	29	29

Im allgemeinen sind nur geringfügige Aenderungen gegenüber dem Vorjahre eingetreten. Bemerkenswert ist die Zunahme hochwertiger Güter auf der Unteren-Havel-Wasserstraße.

Auf den Berliner und Mecklenburgischen Wasserstraßen waren die einzelnen Güterklassen wie folgt am Verkehr beteiligt:

Tafel VIII.

Verteilung des Verkehrs auf die verschiedenen Güterklassen.

Güterklasse	Berliner Wasserstraßen 1926 %	Berliner Wasserstraßen 1927 %	Mecklenburg-Schwerin'sche Wasserstraßen 1926 %	Mecklenburg-Schwerin'sche Wasserstraßen 1927 %	Mecklenburg-Strelitz'sche Wasserstraßen 1926 %	Mecklenburg-Strelitz'sche Wasserstraßen 1927 %
I	8,5	10	10	11	1	1
II	18	20	39	42	51	19
III	1,5	1	3	5	3	1
IV	4	4	3	3	21	12
V	68	65	31	27	8	5
Floßholz	—	—	14	12	16	62
zusammen	100	100	100	100	100	100

*) Berichtigte Zahlen für den Verkehr an den Schleusen: Fürstenberg, Diemitz und Wesenberg.

Auf den Berliner und Mecklenburg-Schwerin'schen Wasserstraßen hat der Verkehr mit hochwertigen Gütern (Lebensmitteln) etwas zugenommen, derjenige mit geringwertigen abgenommen, während auf den Mecklenburg-Strelitz'schen Wasserstraßen infolge der beträchtlichen Zunahme des Floßholzverkehrs der Anteil der übrigen Güter am Gesamtverkehr geringer geworden ist.

Aus der folgenden Tafel IX ist der Anteil der wichtigsten Güterarten am Verkehr nach und von Berlin zu ersehen.

Wesentliche Verschiebungen gegenüber dem Verkehr des Jahres 1926 sind nicht eingetreten. Deutlich ist jedoch die Zunahme der Einfuhr nach Berlin festzustellen und der Rückgang des Ziegelverkehrs auf der I. Wasserstraße. Während im Jahre 1926 der Verkehr nach Berlin 72% des Gesamtverkehrs ausmachte, ist er im Jahre 1927 mit 77,1% beteiligt, wobei zu beachten ist, daß der Ziegelverkehr um 1,4% abgenommen hat. Die Steigerung des Verkehrs nach Berlin beträgt demnach also etwa 6,5% und entfällt fast ganz auf den Verkehr in der Richtung von der Elbe nach Berlin.

Auch die scheinbare Zunahme des Verkehrs auf der III. Wasserstraße (Zählstelle Fürstenberg) von Berlin her (1926 = 15,5%, 1027 = 18,1%) bestätigt nur diese Tatsache, da der von der Elbe kommende Verkehr nach Schlesien an den Zählstellen Plaue und Rathenow als Verkehr in Richtung nach Berlin, in Fürstenberg dagegen als solcher in Richtung von Berlin gezählt wird.

Tafel IX

Anteil der wichtigsten Güter am Verkehr im Jahre 1927

Zählstelle	Zehdenick			Hohensaaten			Fürstenberg			Plaue			Rathenow			zusammen		
	nach Berlin	von Berlin	zus.	nach Berlin	von Berlin	zus.	nach Berlin	von Berlin	zus.	nach Berlin	von Berlin	zus.	nach Berlin	von Berlin	zus.	nach Berlin	von Berlin	zus.
Gesamtverkehr	873 030 t			1 812 510 t			4 235 710 t			955 260 t			3 258 520 t			11 135 030 t		
Steinkohlen	0.1	5.4	5.5	26.9	1.2	28.1	63.2	0.2	63.4	0.6	1.2	1.8	20.4	1.1	21.5	31.0	1.2	32.2
Braunkohlen				0.9		0.9	0.2	0.4	0.6	4.6		4.6	0.5		0.5	0.8	0.1	0.9
Briketts	1.8	1.7	3.5		3.1	3.1		1.6	1.6	1.4	2.6	4.0		4.2	4.2	0.3	2.9	3.2
Koks				0.8	0.1	0.9	2.6		2.6				3.0	0.1	3.1	1.9		1.9
Ziegel- u. Kalksandst.	77.1	0.1	77.2	1.2	7.9	9.1	0.6	1.4	2.0	5.8	0.2	6.0	0.6	0.8	1.4	7.3	2.3	9.6
Erden, Ton, Erze		0.1	0.1	0.8	8.5	9.3	5.8	3.4	9.2	26.6	0.2	26.8	6.3	0.7	7.0	6.5	3.0	9.5
Getreide	0.5	1.8	2.3	4.3	1.4	5.7	1.4	3.2	4.6	6.4	3.1	9.5	12.7	0.2	12.9	6.0	1.8	7.8
Mehl	2.0		2.0	0.1	0.3	0.4	0.8	0.5	1.3	1.0	2.1	3.1	1.5	0.7	2.2	1.0	0.7	1.7
Weißzucker				0.1	0.2	0.3	0.7		0.7	3.6	1.4	5.0	0.1	0.4	0.5	0.6	0.3	0.9
Rohzucker				2.5	0.4	2.9	1.1		1.1	0.1	3.6	3.7		1.3	1.3	0.9	0.9	1.8
Metalle, Eisen	0.2	0.2	0.4	4.3	0.5	4.8	1.0	0.5	1.5	0.3	0.5	0.8	5.6	1.1	6.7	3.0	0.7	3.7
Holz u. s. w.	5.5	0.1	5.6	10.9	0.7	11.6	0.6	0.1	0.7	0.5	5.1	5.6	1.4	3.2	4.6	3.3	1.7	5.0
Benzin, Petroleum				0.1	0.7	0.8		0.2	0.2		0.2	0.2	6.9		6.9	2.2	0.2	2.4
Zement				0.1	0.4	0.5	0.1		0.1				0.1	0.7	0.8	0.1	0.3	0.4
Stückgut		0.1	0.1	5.6	3.1	8.7	1.0	1.8	2.8	9.7	4.0	13.7	15.2	6.2	21.4	7.2	3.6	10.8
Sonstiges	0.7	0.5	1.2	3.5	3.2	6.7	2.8	4.8	7.6	10.9	4.3	15.2	3.0	1.9	4.9	3.6	3.1	6.7
Floßholz	2.0	0.1	2.1	6.0	0.2	6.2								0.1	0.1	1.4	0.1	1.5
zusammen	89.9	10.1	100	68.1	31.9	100	81.9	18.1	100	71.5	28.5	100	77.3	22.7	100	77.1	22.9	100

Ueber den Erz- und Kohlenverkehr im besonderen sei noch folgendes bemerkt:

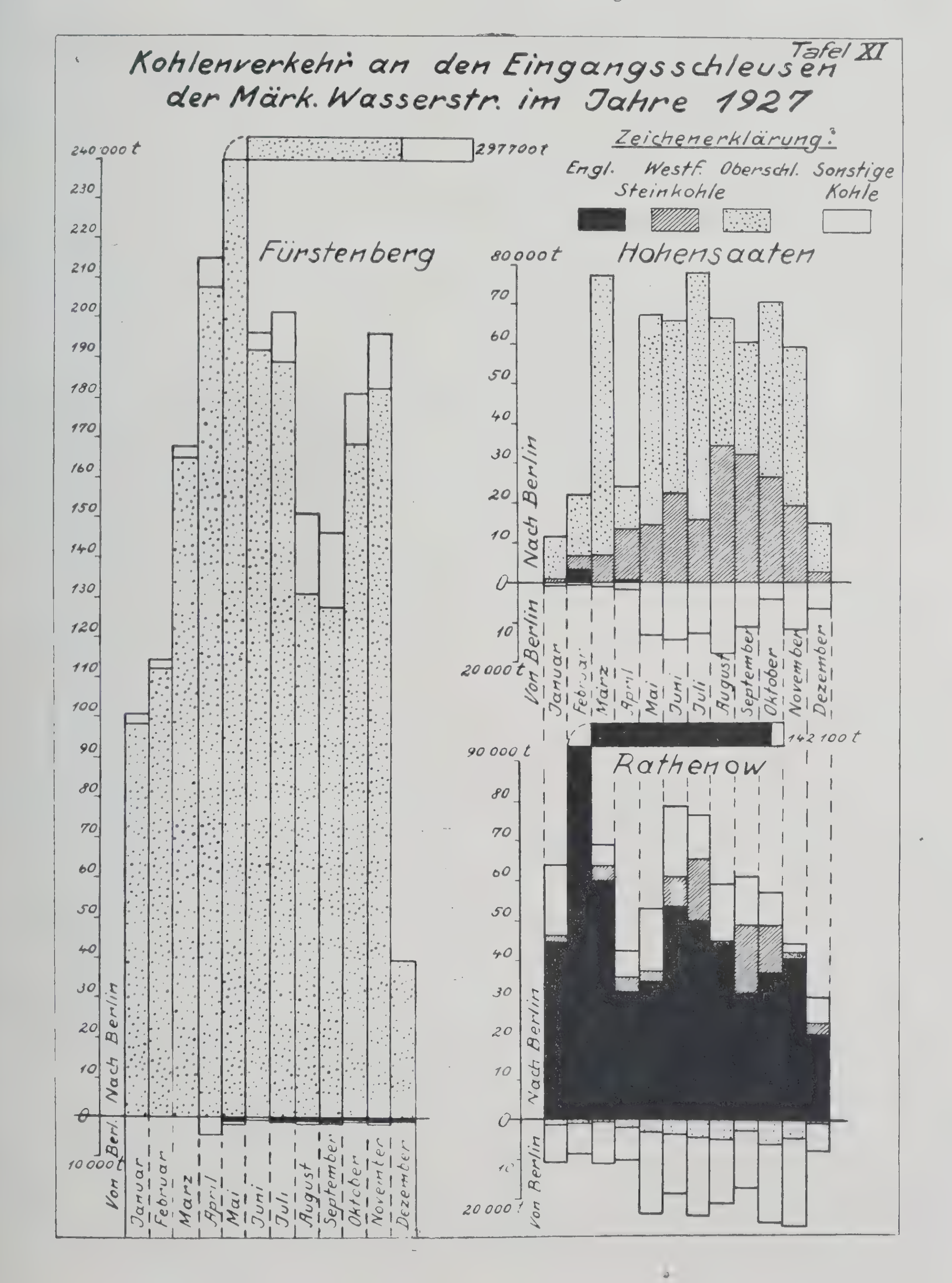
Der Erzverkehr von Hamburg nach Schlesien hat sich unter dem Einfluß des Ausnahmetarifes vom 26. März 1927 (XXXI. Nachtrag) doch nicht so entwickelt wie angenommen worden war, vielleicht deshalb, weil der Tarif erst Ende März wirksam wurde, nachdem große Abschlüsse bereits getätigt waren. Die während der einzelnen Vierteljahre 1926 und 1927 in Brandenburg beobachteten Mengen sind aus der nebenstehenden Tafel X zu ersehen.

Tafel X.

Erzverkehr in Brandenburg in t.

Vierteljahr	1926	1927	Zunahme 1927 %
I	23 000	21 000	— 9
II	39 500	29 500	— 25
III	12 500	31 000	+ 150
IV	31 000	39 500	+ 27
im ganzen:	106 000	121 000	+ 14

Die Schwankungen des Verkehrs mit Brennstoffen, gezählt an den Eingangsschleusen Hohensaaten, Fürstenberg und Rathenow sind aus der folgenden Tafel XI erkennbar.



Es ist ersichtlich, welch bedeutenden Umfang die Einfuhr englischer Kohle auf der Unteren-Havel-Wasserstraße hat und welchen Schwankungen sie unterworfen ist. Auf der Havel-Oder-Wasserstraße hat die Zufuhr englischer Kohle vom Mai ab aufgehört, während diejenige westfälischer Kohle bis zum August dauernd gestiegen ist.

Beachtenswert ist die, wenn auch geringe Abfuhr schlesischer Kohle und anderer Brennstoffe, insbesondere Briketts havelabwärts. Die durch den Ausnahmetarif für Erze von Hamburg nach Schlesien erhoffte Steigerung der Kohlenabfuhr in umgekehrter Richtung ist noch nicht in dem erwarteten Umfang eingetreten, da wohl der Wettbewerb mit der englischen Kohle zu schwierig ist.

2. Zeitliche Verschiebung innerhalb des Jahres
(nur für die Märkischen Wasserstraßen).

Die für die Beurteilung der Leistungsfähigkeit einer Schleusenanlage wichtigen Schwankungen des Verkehrs innerhalb kürzerer oder längerer Zeitabschnitte sind im folgenden untersucht und dargestellt worden. Je nach Jahreszeit, Wasserständen der Nachbarströme, Wirtschaftslage usw. ist der Verkehr erheblichen Schwankungen unterworfen, die natürlich um so größer sein müssen, je kürzer der Beobachtungsraum ist.

Da in dem verhältnismäßig langen Zeitraum eines Vierteljahres oft ein Ausgleich der zeitlichen Verschiebung des Verkehrs stattfindet, gewähren bereits die Monatszahlen einen guten Ueberblick.

a) Monatsverkehr.

Die monatlichen Verkehrsschwankungen auf den verschiedenen Wasserstraßen im einzelnen und zusammen sind auf dem Blatt 2 für jede Verkehrsrichtung gesondert und in der nachstehenden Tafel XII für beide Richtungen zusammen dargestellt:

Tafel XII.
Monatliche Schwankungen des Verkehrs.
(Anteil der Monate am Jahresverkehr in %.)

Wasserstraße	I Obere Havel		II Havel-Oder		III Spree-Oder		IV Havel-Elbe		V Untere Havel		VI Märkische	
Jahr	1926	1927	1926	1927	1926	1927	1926	1927	1926	1927	1926	1927
Jahresverkehr in 1000 t	988	856	1800	1777	3701	4230	900	955	2991	3255	10380	11073
Jan.	1	3	2	2	2	5	2	3	5	6	3	4
Febr.	4	3	3,5	4	5	5	4,5	5	9,5	9	9	4
März	4	8	6	9	8	8	7	9	9,5	8	7	8
April	7	10	8	3	10	10	9	7	8	7	9	8
Mai	7,5	11	10	11	11	13	8,5	10	7,5	9	9	12
Juni	12	10	8	10	7,5	11	7,5	9	7	11	9	11
Juli	13	11	9,5	12	10,5	10	8	9	8	9	10	11
August	12	11	10	11	7,5	8	8,5	10	8	9	9	9
Septbr.	12	11	10,5	10	8,5	8	10	10	9	9	9	9
Oktbr.	11	10	10,5	13	11	10	11	12	9.5	10	10	11
Novbr.	8	10	13	12	10	10	14	12	10	9	11	10
Dezbr.	8.5	2	9	3	9	2	10	4	9	4	9	3
zus.	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Wie aus der vorstehenden Zusammenstellung und aus den Darstellungen auf Blatt 2 zu erkennen ist, hat sich der Verkehr von April bis November ziemlich gleichmäßig abgewickelt; das wird auch durch den stetigen Verlauf der Summenlinien (Bl. 3) bestätigt. Im ersten Vierteljahr zeigt sich eine stetige Entwicklung, während im Dezember infolge der allgemeinen Eissperre ein starker Abfall festzustellen ist. Im Gegensatz zu den beiden Vorjahren wies nicht der November, sondern der Mai und der Oktober den stärksten Verkehr auf. Die Sperrung der Schleuse Niederfinow im April ließ den Verkehr auf dem Hohenzollernkanal völlig ausfallen.

b) Wochenverkehr.

Die ständigen Schwankungen, denen die Verkehrsabwicklung unterworfen ist, werden deutlicher erkennbar aus den Auftragungen des Wochenverkehrs an den wichtigsten Zählstellen (Bl. 3). Zum Vergleich sind auch die Schwankungen des Verkehrs im Jahre 1926 aufgetragen.

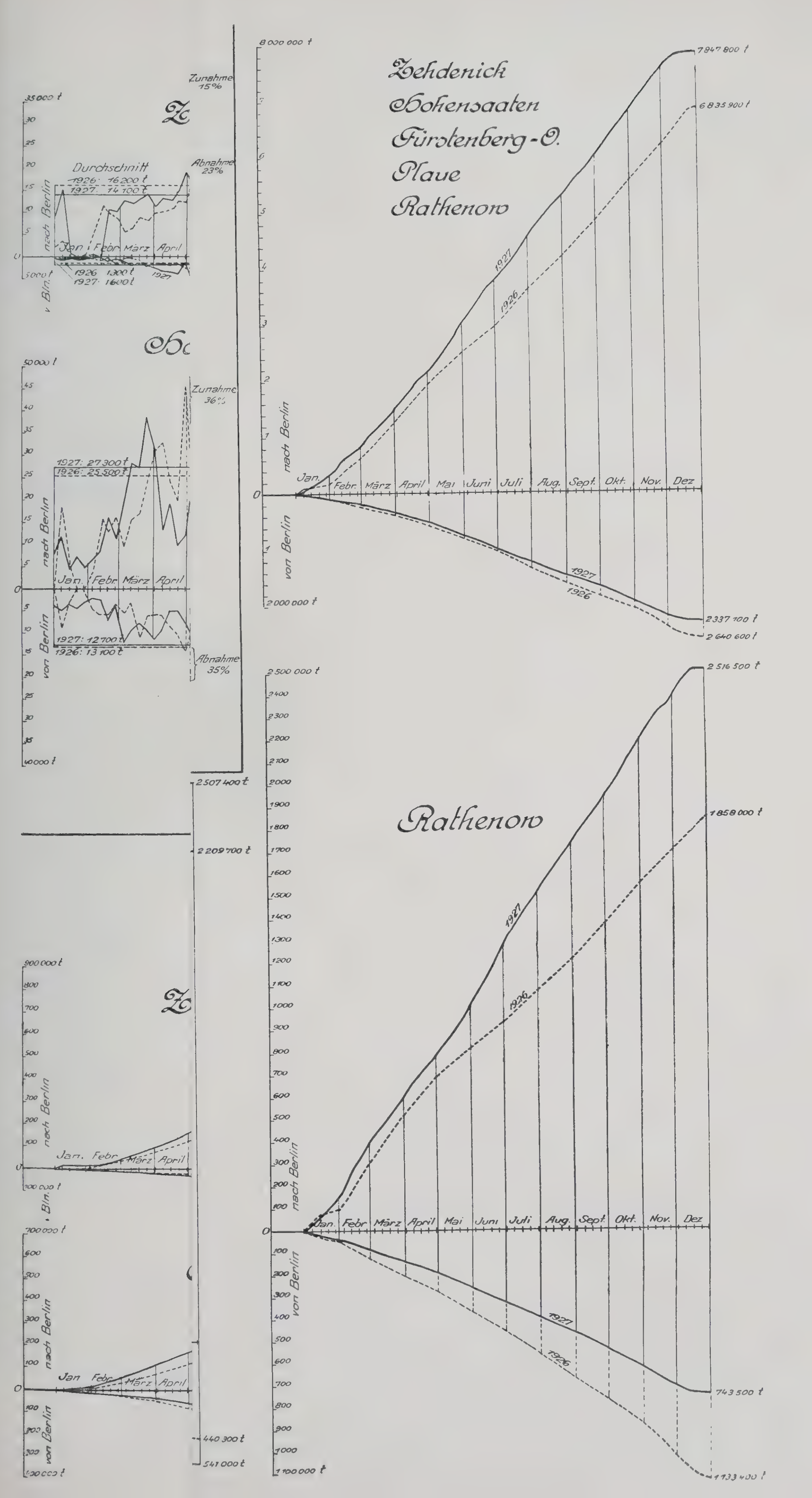
Der Verkehr auf der I. Wasserstraße (Zählstelle Zehdenick) nimmt in Richtung nach Berlin bis Mitte Juni ständig zu, bleibt dann aber ziemlich auf derselben Höhe stehen, ohne den Umfang des Verkehrs im Jahre 1926 zu erreichen, hinter dem er im Wochenmittel um 13% zurückbleibt. In der entgegengesetzten Richtung ist bei geringen Schwankungen eine Zunahme von 23% zu verzeichnen.

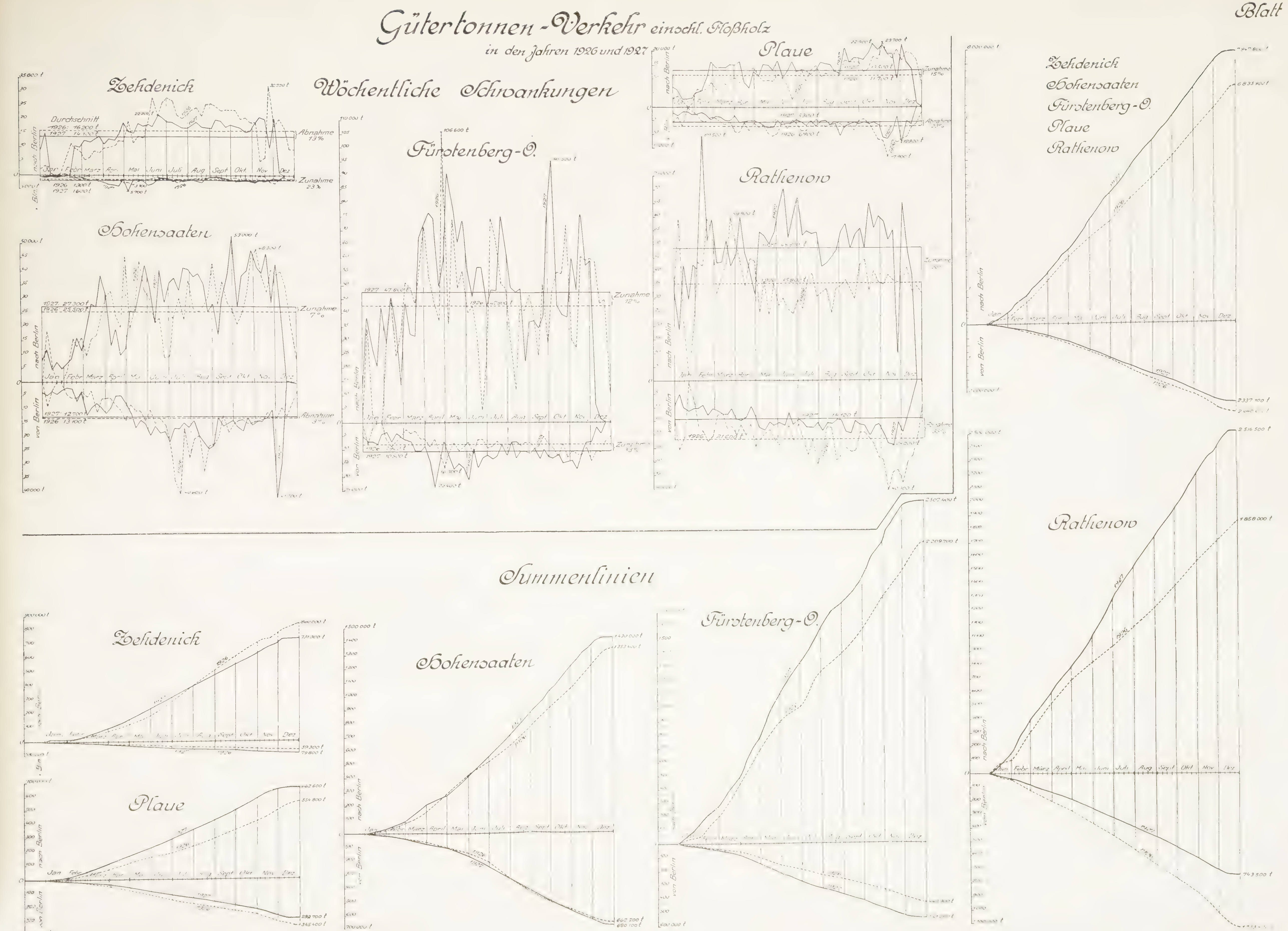
Auf der II. und III. Wasserstraße (Zählstellen Hohensaaten und Fürstenberg) hat sich der Verkehr, wenn auch sehr schwankend, im allgemeinen Verlauf doch etwas gleichmäßiger als im Jahre 1926 abgespielt, deutlich erkennbar insbesondere bei Fürstenberg ist der starke Einfluß der niedrigen Oderwasserstände im Juni, August und Oktober (vgl. Taf. XIII). Die auffallende Verkehrsspitze des Verkehrs von Berlin in Hohensaaten zu Anfang Dezember ist vor allem begründet durch den starken Andrang von Fahrzeugen aus Schlesien, die nach Beseitigung der Eisschwierigkeiten auf der Oder oberhalb Hohensaaten plötzlich wieder nach Stettin in Fahrt gesetzt wurden und in Hohensaaten beide Schleusen durchfuhren.

Die auffällige Zunahme des Verkehrs von Berlin zur Oder auf dem Oder—Spree-Kanal (gegenüber 1926 + 33%) bestätigt auch hier die Zunahme der Einfuhr überseeischer Güter.

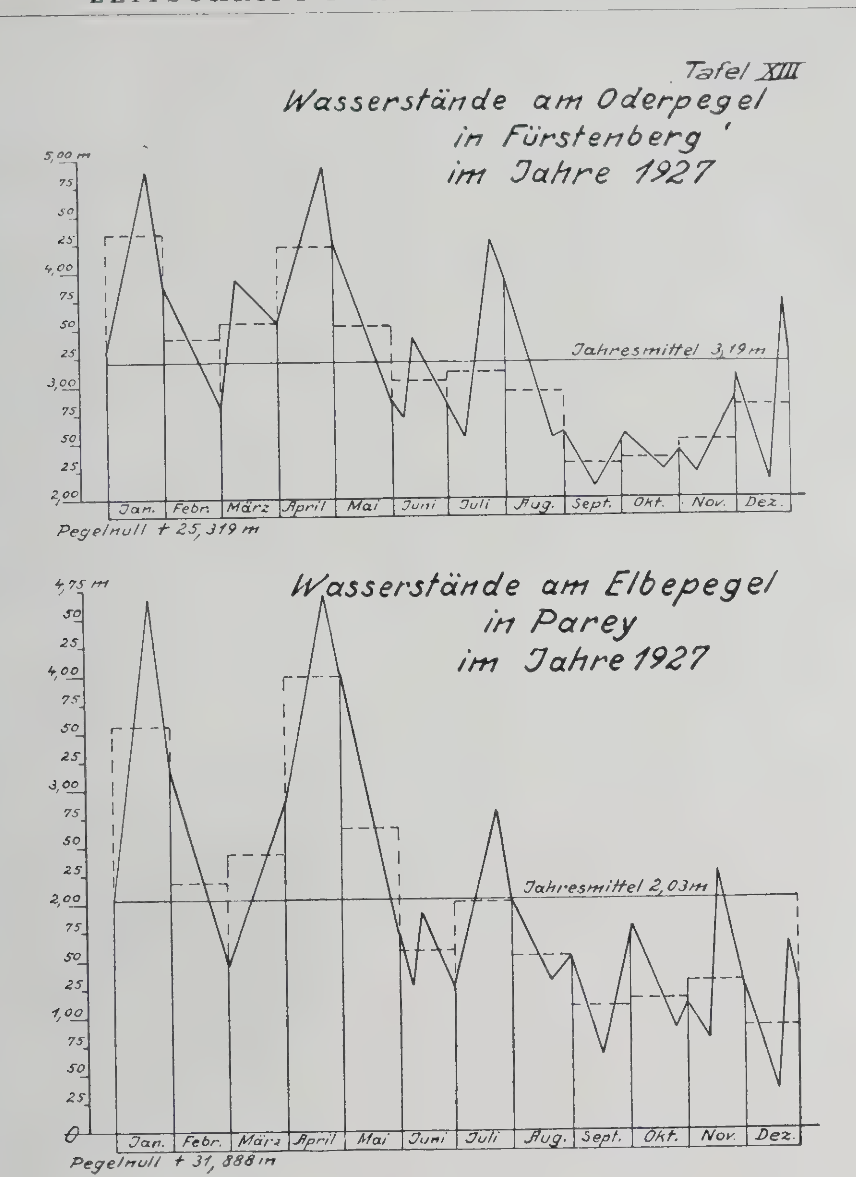
Die Verkehrsschwankungen auf der IV. Wasserstraße (Zählstelle Plaue) sind geringer als im Jahre 1926, vor allem wohl als Folge der gleichmäßigeren Elbewasserstände. Nur das Niedrigwasser im Juni (vgl. Tafel XIII) und der Frost Ende November und von Mitte Dezember ab lassen ihren Einfluß deutlich erkennen. Einer Zunahme im Wochenmittel von 15% des Verkehrs nach Berlin steht eine Abnahme des entgegengesetzt gerichteten von 23% gegenüber.

Auf der V. Wasserstraße (Zählstelle Rathenow) schließlich sind trotz der im allgemeinen günstigen Elbewasserstände gerade im Verkehr nach Berlin sehr starke Schwankungen zu beobachten als Folge der stark wechselnden Menge von Einfuhrgütern; so ist vor allem die außerordentlich große Ver-


Zehdenick
Hohensaaten
Fürstenberg-O.
Plaue
Rathenow
8 000 000 t
7 847 800 t
6 835 900 t
2 000 000 t
2 337 100 t
2 640 600 t
nach Berlin
von Berlin
Jan.
Febr.
März
April
Mai
Juni
Juli
Aug.
Sept.
Okt.
Nov.
Dez
1927
1926
Rathenow
2 500 000 t
2 516 500 t
1 858 000 t
743 500 t
1 100 000 t
1 133 400 t
Durchschnitt
1926: 16 200 t
1927: 14 100 t
Zunahme 15%
Abnahme 23%
1927: 27 300 t
1926: 25 500 t
1927: 12 700 t
1926: 13 100 t
Zunahme 36%
Abnahme 35%
2 507 400 t
2 209 700 t
440 300 t
541 000 t



Gütertonnen-Verkehr einschl. Floßholz
in den Jahren 1926 und 1927
Wöchentliche Schwankungen
Zehdenick
Durchschnitt
1926: 16 200 t
1927: 14 100 t
Abnahme 13%
Zunahme 23%
Hohensaaten
1927: 27 300 t
1926: 25 500 t
Zunahme 7%
Abnahme
Fürstenberg-O.
106 600 t
Zunahme 12%
Plaue
Rathenow
nach Berlin
von Berlin
Jan
Febr
März
April
Mai
Juni
Juli
Aug
Sept
Okt
Nov
Dez
Summenlinien
Zehdenick
Plaue
Hohensaaten
Fürstenberg-O.
Rathenow
Zehdenick
Hohensaaten
Fürstenberg-O.
Plaue
Rathenow
2 507 400 t
2 209 700 t
2 516 500 t
1 858 000 t
6 835 900 t
2 337 100 t
743 500 t



kehrssteigerung um Mitte Februar auf die plötzlich einsetzende, sehr umfangreiche Einfuhr englischer Kohle zurückzuführen. Andererseits legten die Eisversetzungen vom 23. bis 26. November den Verkehr fast völlig lahm; in der zweiten Dezemberhälfte mußte er infolge Eisstand eingestellt werden.

Der Verkehr von Berlin weist bei ähnlichen Schwankungen wie im Jahre 1926 zwar eine stetige Zunahme auf, der jedoch in derselben Richtung eine Gesamtabnahme von 35% im Mittel und in Richtung nach Berlin eine Gesamtzunahme von 36% gegenüberstehen.

c) Schwankungen im Fahrzeugverkehr.

Die zum Teil recht erheblichen Schwankungen des Güterverkehrs werden natürlich bestätigt durch die Beobachtungen über die Schwankungen des Fahrzeugverkehrs, der für die Bemessung von Schleusenabmessungen maßgebend ist. An den wichtigsten Schleusen sind darüber Beobachtungen angestellt und es ist sowohl der größte als auch der durchschnittliche Verkehr je Tag, Woche und Monat ermittelt worden. Diese Werte sind sowohl untereinander als auch zum Gesamtjahresverkehr in Beziehung gesetzt worden (s. Tafel XIV).

Zunächst ergibt sich, daß die sonst wohl übliche Annahme, der Tagesverkehr betrage etwa $^1/_{250}$ des Jahresverkehrs, für die Märkischen Wasserstraßen durchaus nicht zutrifft.

Das Verhältnis des größten Tagesverkehrs zum größten Jahresverkehr schwankt zwischen 1 : 110 und 1 : 194. Der durchschnittliche Tagesverkehr verhält sich zum Jahresverkehr etwa wie 1 : 350.

Deutlich erkennbar sind die starken Schwankungen des Verkehrs auf den einzelnen Wasserstraßen. Besonders beachtenswert sind dabei die Angaben der Spalten 8 bis 10, aus denen das Verhältnis des größten zum durchschnittlichen Verkehr je Tag, Woche und Monat zu ersehen ist. Hier wer-

	Verhältnis des								
	größten Verkehrs					durchschnittlichen Verkehrs	größten zum durchschnittlichen Verkehr		
Zählstelle	Jahr	Tag	Woche	Monat	Jahr		Tag	Woche	Monat
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	1925	1	5	20	130	1925 1 : 7 : 30 : 340 1926 1 : 7 : 30 : 355 1927 1 : 7 : 30 : 343	2,6 : 1	1,8 : 1	1,8 : 1
Zehdenick	1926	1	4	17	135		2,6 : 1	1,5 : 1	1,4 : 1
	1927	1	4,5	18	163		2,0 : 1	1,3 : 1	1,2 : 1
	1925	1	6	22	160		1,8 : 1	1,5 : 1	1,3 : 1
Niederfinow	1926	1	5	19	183		1,9 : 1	1,3 : 1	1,2 : 1
	1927	1	5	20	153		2,0 : 1	1,5 : 1	1,4 : 1
	1925	1	6	23	170		1,8 : 1	1,5 : 1	1,4 : 1
Lehnitz	1926	1	5	21	176		2,0 : 1	1,5 : 1	1,3 : 1
	1927	1	5	22	192		1,8 : 1	1,4 : 1	1,4 : 1
	1925	1	5	17	150		2,4 : 1	1,7 : 1	1,4 : 1
Fürstenberg	1926	1	5	16	152		2,3 : 1	1,5 : 1	1,2 : 1
	1927	1	4	16,5	146		2,4 : 1	1,4 : 1	1,3 : 1
	1925	1	4	16	120		3,1 : 1	1,9 : 1	1,7 : 1
Woltersdorf	1926	1	4	18	142		2,6 : 1	1,6 : 1	1,5 : 1
	1927	1	5	19	139		2,6 : 1	1,8 : 1	1,6 : 1
	1925	1	4	14	110		3,0 : 1	1,6 : 1	1,4 : 1
Plaue	1926	1	3	13	110		3,2 : 1	1,4 : 1	1,4 : 1
	1927	1	4,5	18	139		2,5 : 1	1,6 : 1	1,5 : 1
	1925	1	5	18	151		2,2 : 1	1,5 : 1	1,3 : 1
Brandenburg	1926	1	5	18	176		2,0 : 1	1,3 : 1	1,2 : 1
	1927	1	5	21	194		1,8 : 1	1,4 : 1	1,3 : 1
	1925	1	4	16	134		2,5 : 1	1,5 : 1	1,3 : 1
Rathenow	1926	1	4	17	170		2,1 : 1	1,2 : 1	1,2 : 1
	1927	1	5,5	20	184		1,8 : 1	1,5 : 1	1,3 : 1

den die Verkehrsstöße besonders deutlich. Beispielsweise ist das sehr ungünstige Verhältnis des Tagesverkehrs in Plaue ein Zeichen für den an wenigen Tagen und Wochen im Herbst besonders starken Verkehr mit Zuckerrüben, während die Ungleichmäßigkeiten in Rathenow und Fürstenberg vorzugsweise auf die wechselnden Wasserstände von Elbe und Oder zurückzuführen sind.

Verhältnismäßig am gleichmäßigsten ist der Verkehr bei Schleuse Lehnitz, deren Kammerfüllungen auch zu 81% voll, d. h. durch Verkehr in beiden Richtungen ausgenutzt werden, während bei den meisten anderen Schleusen fast die Hälfte, in Rathenow sogar nur ²/₃, aller Schleusenfüllungen nur durch den Verkehr in einer Richtung beansprucht werden.

V. Einnahmen aus Schiffahrtabgaben

1. Gesamteinnahmen.

Der Gesamtbetrag der im Jahre 1927 eingenommenen Schiffahrtabgaben ist aus nachstehender Zusammenstellung zu ersehen:

Tafel XV.

Wasserstraßen	Einnahmen 1926	1927	Zunahme 1927
	RM	RM	%
Märk. Wasserstraßen	3 810 000	4 115 000	+ 8
Berlin. Wasserstraßen	461 000	509 000	+ 10,4
Mecklbg.-Schwer. Wasserstraßen	18 800	25 200	+ 34
Mecklbg.-Strel. Wasserstraßen	9 200	13 200	+ 43
	4 299 000	4 662 400	+ 8,5

2. Verteilung auf die einzelnen Güterklassen.

Die Verteilung der innerhalb der Märkischen Wasserstraßen erhobenen Abgaben auf die einzelnen Güterklassen und die übrigen Tarifstellen ist aus der bildlichen Darstellung auf Bl. 2 und aus der nachstehenden Tafel ersichtlich.

Tafel XVI.

Verteilung der Schiffahrtabgaben auf die Tarifstellen.

Tarifstelle	1926 1000 RM	%	1927 1000 RM	%	Zunahme 1927 %
Güterklasse I	869	23	937	23	+ 8
„ II	983	26	1106	27	+ 13
„ III	105	3	107	3	+ 2
„ IV	167	4	187	5	+ 12
„ V	1292	34	1357	33	+ 5
Floßholz	63	2	90	2	+ 4
Leere Fahrzeuge	79	2	94	2	+ 19
Schleppdampfer	78	2	90	2	+ 15
Ungeeichte Fahrzg.	42	1	43	1	+ 2
Zuschläge	132	3	105	2	— 20
	3810	100	4116	100	+ 8

Die Zunahme der Einnahmen im Jahre 1927 entspricht im allgemeinen der Verkehrssteigerung, sie hält sich zwar in bescheidenen Grenzen, gibt aber durch ihre Stetigkeit ein um so erfreulicheres Bild,

als der Nottarif vom 22. Oktober 1925, nach welchem die Abgaben für Lebensmittel um 10% herabgesetzt worden sind, noch in Geltung ist.

Auf den Berliner und Mecklenburgischen Wasserstraßen hatten die verschiedenen Güterklassen und anderen Tarifstellen die in der nachstehenden Tafel XVII zusammengestellten Anteile an den Einnahmen:

Tafel XVII.

Verteilung der Schiffahrtabgaben auf die Tarifstellen.

Tarifstelle	Berliner Wasserstraßen 1926 %	Berliner Wasserstraßen 1927 %	Mecklenburg-Schwerinsche-Wasserstr. 1926 %	Mecklenburg-Schwerinsche-Wasserstr. 1927 %	Mecklenburg-Strelitzsche-Wasserstr. 1926 %	Mecklenburg-Strelitzsche-Wasserstr. 1927 %
Güterklasse I	19	20	13	12	1	1
„ II	27	28	32	33	35	29
„ III	2	1,5	2	4	2	2
„ IV	3,5	3	2	1	7	9
„ V	37	36	11	9	3	3
Floßholz	0,5	0,5	19	21	30	31
Leere Fahrzeuge	3,5	3	3	3	4	3
Schleppdampfer	3	2	1	3	5	4
Personendampfer	—	—	3	3	1	2
Ungeeichte Fahrzg.	2	2	12	10	11	14
Zuschläge	2,5	4	2	1	1	2
zusammen:	100	100	100	100	100	100

Die Aenderungen bei den Berliner und den Mecklenburgischen Wasserstraßen von 1927 gegenüber 1926 sind nur gering und haben auch nicht die Bedeutung wie auf den Märkischen Wasserstraßen, da es sich um ganz erheblich kleinere Beträge handelt.

3. Verteilung auf die einzelnen Wasserstraßen der Mark.

In der hier folgenden Zusammenstellung ist der Anteil jeder Hauptwasserstraße der Mark an den Einnahmen aus Schiffahrtabgaben und deren Zunahme im Jahre 1927 ersichtlich gemacht. Daneben sind die Angaben für die Verkehrsgrößen zum Vergleich wiederholt.

Tafel XVIII.

Anteil der Hauptwasserstraßen der Mark an den Schiffahrtabgaben und am Verkehr.

	1926 Anteil an den Einnahmen %	1926 Anteil am Verkehr %	1927 Anteil an den Einnahmen %	1927 Anteil am Verkehr %	Zunahme 1927 der Einnahmen %	Zunahme 1927 des Verkehrs %
I Obere Havel	4	9,5	3	8	—8	—12
II Havel-Oder	23	17	22	16	+5	+1
III Oder-Spree	24	35,5	24	38	+9	+15
IV Havel-Elbe	5	9	6	9	+7	+6
V Untere Havel	44	29	45	29	+10	+9
zusammen:	100	100	100	100	+8	+7

Es haben sich also gegenüber den Ergebnissen des Jahres 1926 nur ganz geringfügige Aenderungen ergeben. Die Untere-Havel-Wasserstraße ist nach wie vor die Hauptstütze der Einnahmen, trotzdem ihr Verkehr erst an zweiter Stelle steht.

Englische Kanäle

Die englischen Kanäle haben zwar durch den Wettbewerb der Eisenbahnen stark an Bedeutung verloren, man hofft aber immer auf ein Wiederaufleben der Binnenschiffahrt, und der Vorsitzende des Aufsichtsrates einer Kanalgesellschaft hat sich erst kürzlich dahin ausgesprochen, er werde noch den Tag erleben, an dem 100 t-Boote über die Kanäle von London und Birmingham fahren. Dieser Ausspruch fiel der Z. d. V. D. E.-V. zufolge aus Anlaß des Zusammenschlusses der Gesellschaften, denen der Regents-Kanal und der Grand Junction-Kanal mit ihren Häfen gehören. Die neue Gesellschaft wird den Namen Grand Union Canal Company führen; ihrer Gründung wurde bei den zu ihrer Gründung wurde bei den zu ihrer Genehmigung nötigen Verhandlungen vor dem Parlament nur von der Londoner Hafenbehörde widersprochen, doch ist deren Widerstand beseitigt, nachdem ihren Interessen durch Einschaltung besonderer Bedingungen in das Gesetz Rechnung getragen worden ist. Der Grand-Junction-Canal ist mit seinen Nebenarmen 305 km lang. Er zweigt bei Brentford kurz oberhalb London aus der Themse ab und führt nach Norden bis Leicester und Braunston, wo drei weitere Kanäle, darunter einer nach Oxford und einer nach Birmingham führend, an ihn anschließen. Zwei von diesen, darunter derjenige nach Birmingham, sollen von der neugegründeten Gesellschaft noch angekauft werden. Der Regents-Canal, 1820 erbaut, schließt bei Paddington an einen Zweig des Grand-Junctions-Canals an; er führt, 14 km lang, nach Limehouse an der Themse unterhalb London, wo die Gesellschaft ein 4 ha großes Hafenbecken besitzt. Die Lagerhäuser an diesem Hafen werden ebenso wie die Schiffahrt auf beiden Kanälen nicht von den Gesellschaften selbst betrieben; die Lagerhäuser sind verpachtet und der Verkehr auf den Kanälen ist in den Händen seiner Benutzer. Die Grand-Junction-Gesellschaft bleibt auch bestehen, nachdem sie ihren Kanalbesitz aufgegeben hat; sie beschränkt sich auf die Verwaltung von Ländereien, die sie abseits vom Kanal auf Grund langjähriger Verträge erpachtet hat.

Johann Gottfried Tulla und sein oberrheinisches Strombauwerk

VON MINISTERIALRAT A. D. DR. EDUARD FABER, MÜNCHEN.

In der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" wird auf S. 232, Heft 8/1928, daran erinnert, daß vor 100 Jahren, am 27. März 1828, Johann Gottfried Tulla als badischer Oberbaudirektor des Wasser- und Straßenbaues gestorben ist. Daran anknüpfend wird die Höchstleistung seines von eisernem Willen getragenen Schaffens — die Korrektion des Oberrheins — als eine hervorragende Tat gerühmt. Das furchtbare wirtschaftliche und gesundheitliche Elend, das zu Anfang des vorigen Jahrhunderts durch den Abbruch des Ufergeländes, durch die Erhöhung der Bettsohle, die Zunahme der Ueberflutungen sowie der Zerfaserung des Stromlaufes und durch die Versumpfung der Niederungen immer mehr anwuchs, wurde durch das Tullasche Staubauwerk in einem derartigen Maße behoben, daß am Oberrhein außerhalb der amtlichen Kreise die Kenntnis über das frühere Elend nahezu verschwunden ist und mehr noch das Verständnis dafür, daß es der unermüdlichen Kraft eines genialen Mannes bedurfte, die baulichen Maßnahmen zur Korrektion in die Wege zu leiten. Diese Unkenntnis und Verständnislosigkeit beweisen die heftigen Anklagen gegen das Staubauwerk nach jeder außergewöhnlichen Hochflut. Das Verhalten der Bevölkerung läßt sich entschuldigen mit der Unkenntnis über die Grenzen der Wirksamkeit flußbaulicher Maßnahmen, namentlich solcher gegen die Gefahren der Hochwasser. Andererseits aber tragen die Beamten der Flußbauverwaltungen einen großen Teil der Schuld an der abfälligen Beurteilung. Ganz allgemein ist zu beklagen, daß in amtlichen Denkschriften der Wert und die Bedeutung der mit öffentlichen Mitteln zu schaffenden oder bereits geschaffenen flußbaulichen Unternehmungen nicht selten weit über Gebühr und Möglichkeit eingeschätzt und dadurch trügerische Hoffnungen erweckt werden. Dagegen sollten die Flußbauverwaltungen es nicht versäumen, die Bevölkerung dem jeweiligen Stand der flußbaulichen Erfahrung und Forschung entsprechend aufzuklären, wenn dies auch namentlich den Parlamenten gegenüber mit Unbequemlichkeiten verbunden ist.

An die voraus angedeutete Pflicht der Flußbauverwaltungen wurde ich beim Lesen der folgenden Sätze auf S. 232 r. Sp. der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" erinnert: „ . . . . die gewaltige Entwicklung der Großschiffahrt auf dem Oberrhein wäre undenkbar ohne die Rheinkorrektion, auf die in neuerer Zeit weitere Verbesserungen durch Regulierung der Niederwasserrinne bis Straßburg gefolgt und die Pläne zur Fortsetzung der Regulierung über Straßburg hinaus gegründet sind."

Gegenüber einer derartigen Würdigung der Korrektion des Oberrheins ist hervorzuheben, daß überall bis weit in das vorige Jahrhundert hinein die nötige Erfahrung in der Behandlung stark strömender, in einen beweglichen Boden eingebetteten Flüsse fehlte. Zur Rettung der vielerorts bedrohten Kultur in den Niederungen mußte sonach ein Sprung ins Dunkle gewagt werden — auch am Oberrhein! Die gleichen Verwüstungen wie an diesem Strom, doch in wesentlich beschränktem Maße, bestanden zu gleicher Zeit an der bayerischen Donau zwischen Ulm und Weltenburg oberhalb Kelheim und an den rechtsseitigen Zuflüssen der Donau zwischen Ulm und Passau. Deren bauliche Behandlung wurde von dem bayerischen Strombaudirektor von Winbeking nach dem gleichen Verfahren wie am Oberrhein eingeleitet. Die Vorgänge in diesen kleineren Flüssen, die später noch in anderer Art behandelt wurden, sind zu vergleichenden Studien besonders geeignet und haben zur Erklärung der im Oberrhein beobachteten Vorgänge wesentlich beigetragen.

Die Ingenieure zu Anfang des vorigen Jahrhunderts gingen angesichts der gewaltigen Kraftnutzung der verwilderten Flüsse von der Annahme aus, diese Flüsse seien am besten in einer gestreckten Bahn zu beherrschen, auch könne nur durch eine starke Kürzung des Flußlaufes mit zahlreichen Durchstichen eine genügende Absenkung des Hochwasserspiegels und damit eine genügende Melioration des Ufergeländes erreicht werden. Die nach solcher Bauweise behandelten Flußstrecken erhielten einen kanalartigen, unnatürlichen Lauf. Tulla bezeichnete sein Staubauwerk richtig als eine „Rektifikation". Späterhin hieß es allgemein „Korrektion" —, ein leeres Wort, das die hervorstechende Eigenschaft der neuen Flußbahn nicht kennzeichnet und somit auch den dadurch geschaffenen Zustand im Flußbett verschleiert.

Tulla war es sicher kein Geheimnis, daß infolge der starken Kürzung des Rheinlaufes der nach Gefälle und Wassermenge mögliche Grad der

Schiffbarkeit wesentlich abgemindert wurde. Die damalige Zeit besaß jedoch noch nicht das Werkzeug, dem auf weite Strecken hin hoch aufgeschotterten und zerfaserten Oberrhein einen gewundenen und geschlossenen Lauf zu geben. Erst in den 1880er Jahren ist es dem bayerischen Baurat Wolf gelungen, gelegentlich seiner Bauarbeiten an der verwilderten Isar im Bezirk Landshut ein Pfahlbauwerk (ohne Gehänge) auszubilden, durch das in Verbindung mit Grundschwellen jeder Grad einer Flußbettverwilderung zu beherrschen ist, durch das dem zerfaserten Flusse ein gewundener und bis auf die Höhe des Geländes geschlossener, natürlicher Lauf gegeben und für seine endgültige Befestigung vorbereitet werden kann. Bei solcher Behandlung des wasserreichen Oberrheins wäre der regelmäßige Verkehr der Großschiffahrt bis nach Basel hinauf — ohne weitere Regulierung — möglich geworden und der ganze Oberrhein hätte dann schon seit Jahrzehnten eine stärkere Entwicklung genommen, als dies heute der Fall ist.

Die vorstehende Annahme wird bestätigt durch das Verhalten von Stromstich und Talweg in S-förmig gewundenen Flußstrecken, sofern deren Krümmen und Gegenkrümmen sowie die sie verbindenden geraden Strecken den Abflußverhältnissen derart entsprechen, daß der Stromstich bei allen Wasserständen der Richtung der Hohlufer, also den Ufern entlang der Kolkstrecken folgt. Bei solchem Verhalten des Stromstriches hat der Talweg eine unveränderliche Lage und zeigt eine gute Ausbildung. Derartige S-förmig gewundene Flußstrecken eingeschaltet zwischen stark gekürzten Strecken, in denen sog. wandernde Kiesbänke auftreten, bestehen in der Donau abwärts Ulm und besonders auffallend war bei der 1907 begonnenen Rheinregulierung zu beobachten, daß die S-förmig gewundene Rheinstrecke bei Dettenheim-Sondernheim die oberhalb gelegene Strecke mit wandernden Kiesbänken abschließt. Die Bänke finden in S-förmigen Windungen der vorgeschilderten Art ihre Auflösung.

Die vorerwähnte Einschätzung der heutigen Bedeutung des Tulla'schen Strombauwerkes als Schiffahrtsstraße erweckt den Eindruck, als befände sich dessen bauliche Behandlung seit 1817 in einer vorgedachten Entwicklung: Zuerst Korrektion — sodann Regulierung. Eine derartige, über 100 Jahre hinaus genügende Vollkommenheit seiner Schöpfung hat Tulla wohl nicht angenommen. Er entsprach den Bedürfnissen seiner Zeit durch eine gründliche Melioration der Rheinniederungen und so wird er gehofft haben, daß seine Nachfolger im Amt unter Beachtung der nach ihm gewonnenen Erfahrungen den Bedürfnissen ihrer Zeit ebenfalls entsprechen werden.

In den stark gekürzten Flußstrecken, deren Regelquerschnitt so bemessen wurde, daß das Mittelwasser, oder wie beim Oberrhein auch kleinere Hochwasser geschlossen abfließen können, findet der Stromstrich keine dauernde Leitung. Somit ergab sich, daß der Stromstrich in Abhängigkeit von der Wasserführung mit überraschender Regelmäßigkeit zwischen den steilen und gestreckten Ufern pendelt. Infolge der Unstetigkeit der Strömung befindet sich das Flußbett in fortdauernder Umwälzung. Die äußere Form des Bettes kann bei jedem Niederwasser in der gleichen Art festgestellt werden: Hoch über Niederwasser aufragende Kiesbänke — oft mitten im Flußbett gelegen, seicht unter Niederwasser liegende Schwellen in den Uebergängen, dagegen übermäßig große Tiefen in den Kolkstrecken. Der Talweg folgt streckenweise dem einen Ufer, nimmt mit raschen Wendungen seine Uebergänge von Ufer zu Ufer und wechselt mit jedem Hochwasser seine örtliche Lage. Somit ist in den kanalartigen Flüssen auch bei entsprechender Wasserführung ein regelmäßiger Verkehr der Großschiffahrt unmöglich. Dieser Tatsache gegenüber hat das Tulla'sche Strombauwerk doch wohl nicht die voraus angegebene Bedeutung hinsichtlich der Schiffahrt, sonst müßte man wohl annehmen, es sei notwendig gewesen, den Talweg des Oberrheins zu verkrüppeln, ehe man ihn für die Großschiffahrt regulieren konnte.

Jeder aufmerksame Beobachter wird erkennen, daß in einem gekürzten Flußlaufe mit seinem verkrüppelten Talweg eine Krankheitserscheinung vorliegt und daß sich mit dem der Schiffahrt nachteiligen Verhalten des Talweges in dem neu geschaffenen Flußbett eine neue Aufgabe eingestellt hat. Schon in den 1870er Jahren machten sich Bestrebungen für eine Verbesserung des Talweges im Oberrhein geltend, unter deren Einfluß auch meine praktische Tätigkeit an diesem Strome im Flußbezirk Speyer in den Jahren 1877 bis 1886 gestanden ist. Meine Tätigkeit begann mit der Ausführung eines Parallelbaues an einer Kolkstrecke bei Sondernheim. Dabei versuchte ich, die für Parallelbauten übliche Herstellungsart dem Strome besser anzupassen. Die sodann unter den schwierigsten Verhältnissen gelegentlich eines Altrheinabschlusses bei Germersheim bis in das Jahr 1881 fortgesetzten Versuche führten schließlich zu neuen Grundsätzen über die bauliche Behandlung geschiebeführender Flüsse. Es ergab sich — in striktem Gegensatz zu der damals für die süddeutschen Flüsse mit stärkerem Gefälle geltende Anschauung, daß auch in stark strömenden, geschiebeführenden Flüssen bei einem die große Beweglichkeit des Bettes berücksichtigenden Bauvorgange flach geböscht, vollwandige Ufer sowie flach abfallende Buhnen mit entsprechenden Kosten herzustellen und zu unterhalten sind und daß durch flach geböschte Ufer — also auch durch buhnenartige Einbauten — die Form der Bettsohle den Bedürfnissen der Schiffahrt entsprechend auszugleichen ist.

Die einen Flußlauf begrenzenden Parallelwerke und Uferdeckwerke hatten ursprünglich die einzige Aufgabe, die Ufer gegen Abbruch zu schützen und

wurden allgemein mit einer möglichst steilen, dem jeweiligen Baumaterial entsprechenden Böschung hergestellt. Daher findet sich in einer Kolkstrecke, zu dessen Ufer die aus dem Urhergange kommende Strömung anfüllt und von dem aus sie unter Stauwirkung in ihrer Richtung abgelenkt wird, die größte Tiefe in den einzelnen dreieckförmigen Querschnitten des Talweges hart am Fuße der steilen Uferböschung. Mit der zunehmenden Verflachung des Ufers wird der Ort der größten Tiefe gegen die Mitte des Flußbettes hin verschoben, zugleich aber zeigt sich infolge der Abschwächung der Stoßkraft des unter dem Einflusse der Stauwirkung über die flachere Böschung hinabfließenden Wassers die bekannte Erscheinung, daß das Maß dieser Tiefe abnimmt. Mit der damit verbundenen Ausgleichung der dreieckförmigen Querschnitte erfolgt eine Abnahme der Wassergeschwindigkeit im Talweg, zugleich aber — und das ist noch von größerer Bedeutung — verbreitert sich der für die Schiffahrt nutzbare Teil des Talweges.

Das Hauptergebnis meiner Versuche im Oberrhein ist folgendes: Zum Zwecke einer Flußbettregulierung für die Schiffahrt ist dem Strome die Möglichkeit abnormer Tiefenbildung in den Kolkstrecken zu nehmen. Sonach haben die Uferbauten eines nach Wassermenge und Gefälle schiffbaren Flusses im allgemeinen zwei Aufgaben zu erfüllen: Den Flußlauf festzulegen und die dreieckförmigen Querschnitte in den Kolkstrecken möglichst auszugleichen, um dem Verkehr im Talweg eine möglichst große Bewegungsfreiheit zu geben. Damit ergibt sich dann auch für die Linienführung im Regulierungsentwurf zur Bestimmung der Flußübergänge eine größere Freiheit.

Zur Regulierung des Talweges eines im Naturzustande befindlichen, wasserreichen Flußes genügt es im allgemeinen, dem Stromstriche eine derart gewundene Richtung zu geben, daß er stets den Hochufern folgt, wie das schon für den Oberrhein gesagt wurde. Bei einem stark gekürzten, kanalartigen Flußlauf dagegen ist noch ein möglichster Ausgleich der dreieckförmigen Querschnitte in den Kolkstrecken zu fordern, da es gilt, den durch die Laufkürzung für die Schiffahrt entstandenen Schaden möglichst zu beschränken. Eine Bauweise aber, durch die das erreichbare Maß einer Verbesserung der gekürzten Schiffahrtsrinne zu erzielen wäre, kann nur durch bauliche Versuche, die die Eigenschaften des Stromes erkennen lassen, bestimmt werden.

Zu dem vorgedachten Zwecke wäre es notwendig, zwei bis drei Stromübergänge versuchsweise, d. h. mit wiederholter Aenderung der Bauanlage herzustellen. Die hieraus gewonnenen Beobachtungen sowie die Bedürfnisse der Schiffahrt ergeben dann auch die Grundlagen zur Bestimmung der Linienführung. Nach dem Verhalten S-förmig gewundener Flußstrecken mit fast liegendem Talweg zwischen Flußstrecken mit wandernden Kiesbänken können die Orte für die versuchsweise herzustellenden Uebergänge nach Belieben gewählt werden. In besonders schwierigen Fällen wäre die Linienführung mit Hilfe von Pfahlbauten Wolfscher Art bis zum endgültigen Ausbau festzuhalten. Nebenbei sei darauf hingewiesen, daß eine wesentliche Verbesserung des Talweges in den kanalartigen Flüssen durch die Einschaltung einzelner S-förmig gewundener Flußstrecken zu erzielen wäre.

Der badische Oberbaudirektor Honsell wurde im Oktober 1895 von einer Kommission der Uferstaaten: Baden, Bayern und Elsaß-Lothringen mit der Ausarbeitung eines Entwurfes für die Regulierung der Rheinstrecke Sondernheim—Straßburg betraut. Honsell hatte leider die Anschauung: „Die Wahl des Bausystems ist keine Frage von entscheidender Bedeutung“, — eine Unterschätzung, die ihn veranlaßt haben mag, die Ausführung der von mir angeregten baulichen Versuche im Oberrhein zu verhindern. Und so bearbeitete er seinen Entwurf vom Winter 1896/97 — 10 Jahre nach Beginn meiner Agitation für die Vornahme von Versuchsbauten — ohne genügende Kenntnis über die Vorgänge im Oberrhein sowie über eine zweckentsprechende Bauweise für die Regulierung.

Nach Ablauf von abermals 10 Jahren wurde endlich mit der Regulierung begonnen. Entsprechend dem Honsellschen Entwurf beschränkte man die Bauarbeiten auf eine Festlegung des Talweges, sodaß die für eine vollwertige Regulierung zu stellenden Forderungen nur teilweise erfüllt sind. Es ist ein großes, schwer gut zu machendes Versäumnis, daß die Stromanfälle an das steile Ufer in den Kolkstrecken nicht durch eine von der Höhe des Niederwassers ausgehende Verflachung der Uferböschung abgeschwächt und die Bettsohle in diesen Strecken zu Gunsten der Schiffahrt nicht stärker ausgeglichen wurde.

Für die Schiffahrt entstanden und entstehen noch fortdauernd große wirtschaftliche Nachteile dadurch, daß die seit 100 Jahren gewonnenen Erfahrungen über die Behandlung geschiebeführender Flüsse noch nicht ausgebeutet sind, ein Zustand, der sicher nicht im Sinne Tullas besteht. Jedenfalls sollte bei einer Fortsetzung der Regulierung über Straßburg hinaus es nicht nochmals versäumt werden, den Bauentwurf ohne das Ergebnis baulicher Versuche auszuarbeiten*).

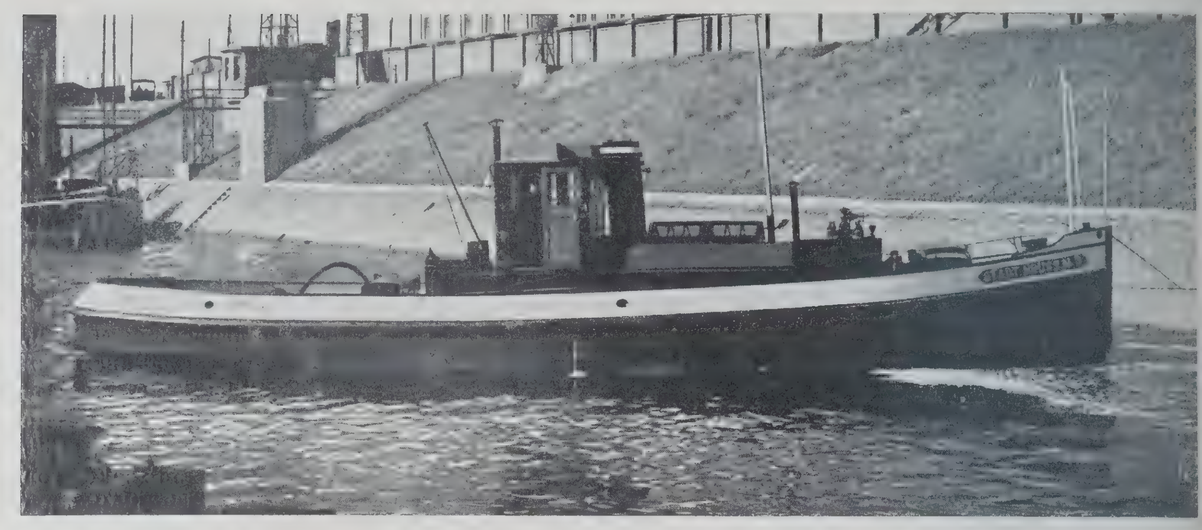
*) Vgl. von meinen Schriften: *„Die Regulierung geschiebeführender Flüsse auf Niederwasser.“* Süddeutsche Bauzeitung 1898. — *„Denkschrift über die Verbesserung der Schiffbarkeit der bayerischen Donau und über die Durchführung der Großschiffahrt bis nach Ulm.* (Verlag von R. Oldenbourg in München 1905.) — *„Der Oberrhein und seine bauliche Behandlung.“* Die Bautechnik, Heft 29, 1925. — *„Form und Umbildung einer beweglichen Flußsohle in Abhängigkeit von dem Ausbau der Ufer und den Schwankungen der Wasserführung.“* Deutsche Wasserwirtschaft, Heft 4, 1928.

Der Dieselmotorschlepper „Stadt Neuß 3"

VON HAFENDIREKTOR FISCHER, NEUSS.

Der Dieselmotor hat in der Binnenschiffahrt erst verhältnismäßig kurze Zeit Verwendung gefunden, während in der Seeschiffahrt schon lange vor dem Kriege seine Brauchbarkeit als Schiffsantriebsmaschine erkannt war. Nicht zum geringsten Teil trägt hieran die konservative Einstellung der Binnenschiffahrtsreedereien bei. Vor drei Jahren hat der Verfasser dieses Aufsatzes schon auf die überragende Bedeutung des Dieselmotors für Hafenschleppboote hingewiesen. Wenn für Streckenschleppboote auf den Binnenwasserstraßen die Frage, ob Diesel- oder Dampfmaschine heute noch nicht so ganz vollkommen gelöst ist, so ist doch zu erwarten, daß die geringen Schwierigkeiten in nicht allzu ferner Zeit überbrückt werden.

Die Neußer Hafenverwaltung hatte in Erkenntnis der Rentabilität und anderer Vorteile, die der Dieselmotorantrieb einem Hafenschleppboot sichert, die Meidericher Schiffswerft, Duisburg, vor 3 Jahren veranlaßt, ein Boot auf ihr Risiko zu bauen, das, wenn es sich bewährte und in Form und Ausführung der Hafenverwaltung zusagte, von der Stadt Neuß übernommen werden sollte, eine Abmachung, die für die Hafenverwaltung ohne jede Verbindlichkeit war. Die Werft hat dann ein solches Boot auf ihr Risiko gebaut und die erzielten Schleppleistungen im Verhältnis zur Größe des Schiffes, der Antriebsmaschine und des Brennstoffverbrauchs waren so verblüffend, daß selbst Fachleute nicht eher diese Leistungen anerkannten, als bis sie bei einer Fahrt mit dem Boot sich selbst hiervon überzeugen konnten. Der Verfasser dieser Zeilen erlebte es selbst bei einer Probefahrt, daß der Schiffer des Schleppkahns es ablehnte, die Schlepptrosse herauszugeben mit dem Bemerken, ein solch kleines Boot könne sein Schiff doch nicht ziehen. Nachdem dann der Schleppkahn festgemacht war, lief das Boot alle anderen Schleppzüge in gleicher Richtung stromauf vorbei. Leider war die Linienführung dieses Bootes, trotzdem die Hafenverwaltung von vornherein darauf aufmerksam gemacht hatte, etwas plump ausgefallen, sodaß aus diesem Grunde die Uebernahme des Bootes nicht zustande kam. Die Werft erhielt dann aber einen festen Auftrag für den Bau eines neuen Dieselschleppbootes. Hierbei mußten folgende Fragen gelöst werden. Einmal mußte das Boot kurz sein, um im Hafen gut manövrieren zu können, auf der anderen Seite sollte eine starke Feuerlösch- und Bergungspumpe untergebracht und außerdem auch hinreichend geräumige Kabinen eingebaut werden, um eine Verwendungsmöglichkeit des Schleppbootes auch auf weitere Stromstrecken hin zu ermöglichen. Das Schiff durfte im Verhältnis zur Länge wieder nicht zu breit werden, um nicht plump und unschön zu wirken. Der Tiefgang mußte möglichst gering gehalten werden, gleichzeitig aber mußte auch die notwendige Stabilität vorhanden sein, um ein Kentern des Bootes bei scharfer Wendung mit schwerem Anhang auf Strom zu verhindern. Selbst der Laie sieht, daß hier Fragen gelöst werden mußten, die im direkten Gegensatz zueinander stehen. Nur ein genaues Ausgleichen und Abwägen konnte eine Lösung bringen, die den Anforderungen der Praxis wohl gerecht wurde. Die Bauwerft hatte allerdings durch den ersten Dieselmotorneubau und auch verschiedene Umbauten schon Erfahrungen gesammelt, die bei dem Schiff für die Hafenverwaltung Neuß nutzbringend verwertet werden konnten. Das Schiff selbst hat eine Länge von 19 m, eine Breite von 4,80 m, eine Höhe von 2,40 m und einen größten Tiefgang an der Schraubenschutzhake von 1,70 m bei vollen Brennstofftanks. Die Platten am Vorderschiff sind verstärkt und der Steven so hoch gezogen, daß das Schiff, wenn erforderlich, auch als Eisbrecher verwandt werden kann. Im Vorderschiff befindet sich eine den Verhältnissen entsprechend noch geräumige Kajüte mit eingebauten Schränken und eingebautem Bett für den Schiffsführer. Im Mittelschiff liegt der Maschinenraum, anschließend daran der Mannschaftsraum mit Kochgelegenheit, 2 Betten, eingebauten Schränken und W. C., dahinter noch eine Piek zur Aufbewahrung von Feuerlöschgeräten und ein Ballasttank. Am Bug des Schiffes befindet sich eine Piek für die Aufnahme der Ankerketten. Steuerhaus und Kajütenniedergang sind in Taekholz ausgeführt. Das Schiff wird durch ein Balanceruder gesteuert, das dem Boot eine ganz besondere Wendigkeit sichert. Die Maschine besteht aus einem vierzylindrigen, kompressorlosen Deutzer Viertakt-Motor mit Wendegetriebe, das eine Umsteuerung der Maschine vom Schiffsführerstand ermöglicht. Auf eine Umsteuerung der Maschine vom Führerstand mußte deswegen Wert gelegt werden, um bei dem begrenzten Fahrwasser im Hafendienst nicht die Zeit der Befehlsübermittlung vom Führerstand zum Maschinisten zu verlieren. Dieses Wendegetriebe läßt sich allerdings nur bei Motoren bis zu 220 PSe einbauen, weil bei starken Motoren dieses Wendegetriebe zu ungefügig wird und eine andere technische Lösung für diese Umsteuerung bis heute noch nicht vorliegt. Die Maschine leistet bei einer Tourenzahl von 300 Umdr. 200 PSe. Zwischen dem Niedergang zur Kapitänskajüte und dem Oberlichtschacht des Maschinenraums hat auf Deck eine Kreiselpumpe mit direktem Antrieb von der Hauptmaschine aus Aufstellung gefunden. Diese Pumpe ist sowohl zu Feuerlöschzwecken als auch zu Bergungsarbeiten zu verwenden und leistet bei vollem Betriebe in der Minute 4000 Liter. Bei einem Brand können an diese Pumpe 8 Schlauchleitungen à 70 mm Durchmesser, die aber wieder unterteilt werden können, angelegt werden, also genau doppelt soviel, wie an der modernsten Motorspritze der Neußer Feuerwehr. Der Antrieb dieser Kreiselpumpe war deswegen nicht einfach herzustellen, weil bei besonderem Antrieb ein Motor von mindestens 100 PS erforderlich war, wozu



Dieselmotorschlepper „Stadt Neuß 3"

bei den geringen Schiffsabmessungen der Platz fehlte. Auf der anderen Seite aber sollte auch eine sehr leistungsfähige Pumpe eingebaut werden. Es blieb somit nichts anderes übrig, als die Hauptwelle der Hauptmaschine nach vorn zu verlängern, hier ein großes Schwungrad aufzumontieren und dieses durch einen breiten Treibriemen mit der Antriebswelle der Pumpe zu verbinden. Es mußte nämlich die Tourenzahl des Dieselmotors von 300 an der Antriebswelle auf eine Steigerung von 1400 gebracht werden, die für den Pumpenantrieb notwendig ist. Da die Welle mit dem Schwungrad immer mitläuft, ist der Treibriemen durch besondere Vorrichtungen aus- und einzuschalten. Die Lösung dieser Frage ist, soweit bis jetzt sich überblicken läßt, vollkommen geglückt. An die Hauptmaschine ist weiterhin eine Lichtmaschine durch Riemenantrieb gekuppelt, die sämtliche Räume mit elektr. Licht versorgt und außerdem neben sämtlichen Positionslaternen ein starker Scheinwerfer, der bei Brand, Havarien und anderen Unglücksfällen wichtige Dienste leisten kann.

Das Schiff leistet mit seiner Dieselmotoranlage eine ganz außergewöhnliche Schleppleistung und zieht ein beladenes Schiff mit 24 000 Ztr. bei normalem Wasserstand (2,50 m Kölner Pegel) mit einer Schnelligkeit von 4,5 bis 5 km in der Stunde stromaufwärts. Ohne Anhang fährt das Boot 14 km gegen den Strom. Die Schraube wurde aus Bronze hergestellt, weil dieses Material gegenüber der Eisengußschraube einen 8- bis 10proz. höheren Wirkungsgrad für die Schleppleistung ergibt. Diese Schraube ist gegenüber den sonst gebräuchlichen Propellern natürlich teurer, hat aber auch wieder den Vorteil, daß beim Aufschlagen auf einen Gegenstand unter Wasser nicht ein oder mehrere Flügel sofort zu Bruch gehen, sondern nur Verbiegungen eintreten, die dann wieder ausgerichtet werden können, während Gußschrauben bei einer solchen Havarie jedesmal vollständig erneuert werden müssen. Bei 10 stündiger Schleppleistung im Hafenbetrieb verbraucht die Schiffsmaschine 200 kg Gasöl, die rund 21 RM. kosten, während der Hafendampfer der Städt. Hafenverwaltung „Stadt Neuß 1", der in der Schiffsabmessung gleich ist, für die gleichen Arbeitsstunden 30 Ztr. Kohlen zum Preise von 36 RM. verfeuert, dabei aber nur gerade die Hälfte der Schleppleistung des neuen Schiffes erreicht. Die Fundamentierung der Maschine, die zu einem der wichtigsten Probleme bei der Verwendung des Dieselmotors in der Schiffahrt gehört, ist bei diesem Schiff durch besondere Konstruktion der Werft (Längsfundamente) ganz außergewöhnlich günstig gelöst, sodaß die Erschütterungen trotz der hohen Tourenzahl kaum wesentlich stärker sind als bei einem Dampfer. Außer der günstigen Rentabilität sind natürlich noch manche andere Annehmlichkeiten gegenüber dem Schleppdampfer hervorzuheben. Das bei den Dampfern sich täglich oft wiederholende Ausschlacken der Kesselfeuerung, das Auswaschen und Reinigen des Kessels, das alle 4 bis 6 Wochen vorgenommen werden muß und immerhin eine eintägige Betriebsstörung verursacht, ist bei einem Dieselmotorschlepper hinfällig. Da die Gasölbunker, die zu beiden Seiten doppelwandig angebracht sind, 5¼ Tonnen fassen, kann das Schiff mit dieser Menge immerhin 20—25 Tage bei normalem Betrieb fahren, und die Brennstoffeinnahme vollzieht sich schnell und ohne jeden Schmutz, während bei einem Dampfer, dessen Bunker ca. 11 t fassen, eine Bebunkerung alle 8 Tage erfolgen muß, wobei dann je nach der Windrichtung das Schiff mehr oder minder mit Kohlenstaub beschmutzt wird und gründlich gereinigt werden muß. Der Anstrich leidet hierunter ohne Frage. Für die Bedienung der Maschine ist es in sozialer Hinsicht auch vom Vorteil, daß im Hochsommer im Maschinenraum eine annehmbare Temperatur herrscht, wogegen auf den Dampfern die Arbeit vor den Feuern nicht gerade leicht ist.

Die ständige Betriebsbereitschaft ist ein weiteres Plus, das beim Ausbrechen von Brand während der Nachtzeit oder an Sonn- und Feiertagen ganz besonders ins Gewicht fällt. Alles zusammen genommen sind in dem Boot „Stadt Neuß 3" alle technischen Neuerungen zusammengetragen, die eine Verwendungsmöglichkeit des Schiffes auf der breitesten Grundlage gestatten.

VERSCHIEDENE MITTEILUNGEN

ALLGEMEINES

Fremdenverkehr. Die Handelshochschule Berlin veranstaltet gemeinsam mit der Stadt Berlin und der Industrie- und Handelskammer zu Berlin im Juni/Juli 1928 eine Vortragsreihe: „Fremdenverkehr". Es sind 26 Vorträge vorgesehen. U. a. — am 28. 6. 28 Staatssekretär a. D. J. Vogt, Direktor der Reichsbahngesellschaft, Berlin, über „Eisenbahn und Fremdenverkehr", am 3. 7. 28 Stadtbaurat Dr. Adler, Berlin, über „Großstädtisches Verkehrswesen". Die Vorträge werden in der Handelshochschule Berlin C 2, Spandauer Straße 1, gehalten. In Verbindung mit den Vorträgen finden mehrere Besichtigungen statt, u. a. werden am 31. 7. 28 die Anlagen des Berliner Westhafens besichtigt. Teilnehmerkarten (Einzelvortrag 2 RM., Gesamtkursus 25 RM.) sind an der Kasse der Handelshochschule Berlin erhältlich.

Internationale Merkzeichen für Versandgüter. Der Ausschuß für wirtschaftliche Fertigung teilt mit, daß er auf Anregung verschiedener Kreise den Versuch machen will, internationale Merkzeichen zur Kenntlichmachung besonders zu transportierender oder zu lagernder Güter zu schaffen, um den verhältnismäßig hohen Schadensprozentsatz, vornehmlich im Ueberseeverkehr, herabzumindern. Dieser verhältnismäßig hohe Schaden soll zum großen Teil darauf beruhen, daß in vielen Ueberseeländern die Hafen- und Transportarbeiter Analphabeten sind, die nicht einmal in ihrer eigenen Sprache lesen können und infolgedessen auch bei vorschriftsmäßiger Fremdsprachen - Beschriftung nicht in der Lage sind, die Güter sachgemäß zu behandeln. Um die Mitarbeit der interessierten Kreise zu gewinnen, hat der Ausschuß für wirtschaftliche Fertigung einen Fragebogen aufgestellt, in dem die Bezeichnungen aufgenommen sind, die vorzugsweise in Frage kommen und die durch entsprechende sinnfällige Symbole zu ergänzen wären. Als Vorteil derartiger Symbole wird angeführt, daß ein sinnfälliges Symbol in jedem Falle drastischer und auffälliger wirkt als eine Aufschrift, ferner der Fortfall der mehrsprachigen Beschriftungen und der Schwierigkeiten bei der Anbringung fremdartiger Schriftzeichen, der Ersatz langer Aufschriften durch ein Zeichen und geringere Anbringungskosten. *Dr. H. B.*

Tarifkampf Hamburg—Triest beendet. Ueber die Münchener Verhandlungen im Tarifkampf Hamburg—Triest wird von zuständiger deutscher Seite mitgeteilt, daß es in den Verhandlungen zwischen den am adriatischen Güterverkehr beteiligten Eisenbahnverwaltungen Oesterreichs, Tschechoslowakei, Italiens, Ungarns, des Königreichs der Serben, Kroaten und Slowenen und der Donau-Save Adria-Gesellschaft mit der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft über die Regelung des Wettbewerbes im Verkehr Oesterreichs und der Tschechoslowakei mit den adriatischen Häfen Italiens und den deutschen Nordseehäfen gelungen ist, eine volle Einigung in der stark umstrittenen Frage zu erzielen. Der Schwerpunkt der Abmachungen liegt darin, daß eine Abgrenzungslinie (Frachtgleichheitslinie) für einen Vorsprung der Nord- und Südhäfen und im Norden und Süden dieser Linie entsprechende Spannungen zwischen den im Wettbewerb stehenden Hafengruppen vereinbart wurde. Die Einzelheiten des Abkommens bedürfen noch der Genehmigung der Aufsichtsbehörden. Sie werden voraussichtlich in kürzester Zeit in allen Teilen bekanntgegeben werden.

Internationale Schiffahrts-Konferenz. 14 Länder, darunter Deutschland, Großbritannien, Amerika, Frankreich, Italien, Japan, Spanien und Holland, waren auf der am 12. Juni in der Londoner City eröffneten Internationalen Schiffahrtskonferenz vertreten. Der Präsident der englischen Schiffahrtskammer Sir William Seager betonte, es bestehe kein Grund, weshalb die gegenseitige Konkurrenz nicht auf einer gerechten, für alle vorteilhaften Grundlage stattfinden solle. Er drückte die Zuversicht aus, daß die Schranken, die infolge des Krieges errichtet worden sind, beträchtlich vermindert, wenn nicht ganz beseitigt werden. Seager wurde zum Vorsitzenden der Konferenz gewählt.

Der Präsident der Amsterdamer Handelskammer Heldring leitet eine Erörterung über Handelsschranken mit Bezug auf Schiffahrt ein. Die Zeit sei reif für einen Versuch, eine so große Zahl von Staaten wie möglich zu einer Verminderung wenigstens einiger der mit einem hohen Tarif belegten Artikel zu bewegen. Heldring beantragte eine Entschließung, in der die Berichte der Weltwirtschaftskonferenz und der Internationalen Handelskammer in Stockholm begrüßt werden als Zeichen allgemeiner Uebereinstimmung, daß die Tarife zu hoch sind und die Schranken gegen den Handel zu zahlreich. Weiter erklärt die Entschließung, daß in den Staaten, in denen der Zollschutz aufrecht erhalten wird, dieser sowohl für die Industrie wie für die Landwirtschaft auf einen möglichst niedrigen Stand herabgesetzt werden soll. Eine weitere von ihm eingebrachte Entschließung verpflichtet die Schiffahrtsindustrie der Welt, sich zur Verfügung des Beratungsausschusses der wirtschaftlichen Organisation des Völkerbundes zu stellen. Die Entschließungen wurden angenommen.

Die Konferenz billigte ferner eine Entschließung, in der die Verzögerung in der Ratifizierung der zur Erleichterung der Transitfreiheit im internationalen Handel formulierten Konventionen bedauert und den Regierungen der Nationen die Notwendigkeit vor Augen gehalten wird, sofort die Konventionen bezüglich der Transitfreiheit, internationalen fahrbaren Wasserwege, Seehäfen, Eisenbahnen, Zollformalitäten und sanitären Formalitäten mit Bezug auf Schiffahrt zu ratifizieren.

Die Konferenz erörterte am zweiten Tage die Frage der Doppelbesteuerung. Eine Entschließung, in der die Ueberzeugung ausgedrückt wird, daß die dauernde Lösung des Problems nur in einem allgemeinen internationalen Plan gefunden werden kann und alle Regierungen, die dies bisher noch nicht getan haben, aufgefordert werden, gegenseitige Abmachungen zur Befreiung der Schiffahrt von Doppelbesteuerung abzuschließen, wurde angenommen.

Generalexpositur der Deutsch-Ungarischen Handelskammer in Berlin. Die Budapester Deutsch-Ungarische Handelskammer hat neuerdings in Berlin eine Generalexpositur für Deutschland errichtet, zu deren Leiter der Major a. D. Regierungsrat R. Schumacher, Berlin W 30, Viktoria-Luise-Platz Nr. 12a, bestimmt worden ist. Herr Schumacher ist ein Neffe des gegenwärtigen reichsdeutschen Vizepräsidenten der Handelskammer Dr. Jürgensen. Zweck der Generalexpositur ist, die Verbindungen der Handelskammer mit den wirtschaftlichen Spitzenorganisationen und Behörden in Deutschland zu vertiefen, sowie an bedeutenderen deutschen Handelsplätzen Korrespondenzstellen einzurichten.

DEUTSCHE BINNENSCHIFFAHRT

Verwaltungsreform und Verkehr. Auf der diesjährigen ordtl. Mitgliederversammlung des Wirtschafts-Verbandes für den Verkehrsbezirk Magdeburg hielt Prof. Dr. Ing. Blum, Hannover einen Vortrag über „Verkehrsreform und Verkehr". Nach einem uns vorliegenden Bericht erläuterte der Redner zunächst die Beziehungen, die zwischen dem Verkehr und den verschiedenen „Gebietskörperschaften" (Kreisen, Bezirken, Provinzen, Staaten, Kontinenten) bestehen. Der Verkehr müsse je nach der Größe der zu überwindenden Entfernungen in verschiedene Gruppen eingeteilt werden, die bestimmten „Regionen" entsprechen. Diese Verkehrsgruppen seien: 1. der Nahverkehr mit Entfernungen bis 8 km, entsprechend dem Gebiet einer Stadt und ihrer näheren Umgebung, 2. der Nachbarschaftverkehr mit Entfernungen bis etwa 50 km, entsprechend dem wirtschaftlichen und kulturellen Machtbereich der Großstädte, 3. der Bezirksverkehr mit Entfernungen bis etwa 120 km (Köln-Dortmund), der sich innerhalb der industriell besonders hoch entwickelten und entsprechend dicht besiedelten Industriegebiete (Rhein, Ruhr, Mitteldeutschland) abspielt, 4. der Fernverkehr, der mit seinen noch größeren Entfernungen den ganzen Staat und schließlich Kontinente und Meere umfaßt.

Man dürfe nicht nur an den Personenverkehr denken, sondern man müsse auch den Nachrichten- (Post- und namentlich den Güterverkehr) beobachten.

Die verschiedenen Verkehrsmittel seien zur Bedienung dieser vier Gruppen verschieden gut geeignet, bestimmte Verkehrsmittel könnten nur einer Gruppe dienen. Der Verkehr bedürfe innerhalb jeder eine Einheit bildenden „Region" der einheitlichen Pflege. Diese müsse von der zuständigen Gebietskörperschaft wahrgenommen werden. Der Nahverkehr müsse beispielsweise von der Stadtverwaltung betreut werden, der Fernverkehr dagegen vom Staat. Am besten wäre es, wenn es für jede der genannten Verkehrsgruppen bestimmte Gebietskörperschaften gäbe. Dem Reich wäre in diesem Sinne die allgemeine Aufsicht über alle Verkehrsmittel zuzuweisen. Den Kreisen (Stadt- und Landkreisen) wäre der typische Nahverkehr zu überweisen (Straßenbahnen, Omnibusse), während den zwischen Reich und Kreisen stehenden „Wirtschaftsprovinzen" die Sorge um den Nachbarschafts- und Bezirksverkehr (Chausseen, Autostraßen, Neben- und Kleinbahnen, kleinere Wasserstraßen) zu übertragen seien.

Es entständen viele Schwierigkeiten — nicht nur in Deutschland, sondern in allen Ländern — dadurch, daß manche Verkehrsmittel mehrere Verkehrsgruppen bedienten, so bedienten namentlich die Eisenbahnen alle Gruppen vom engsten Nahverkehr (Stadtverkehr) bis zum weitesten Fernverkehr. In Deutschland hatte man einerseits zu viele „zuständige" Gebietskörperschaften, die in ihren Befugnissen teils zu stark eingeschränkt, teils mit zu starker Macht ausgestattet seien. Eine dritte Quelle von Schwierigkeiten ergab sich daraus, daß einzelne Gebietskörperschaften selber Verkehrsanstalten betrieben, mit diesen aber in andere Gebiete übergriffen. Das Deutsche Reich dürfe (wie jeder andere Staat) in allen das Ausland berührenden, also den Verhandlungen mit fremden Staaten unterliegenden Verkehrsfragen selbstverständlich nur als eine Einheit, also als „Reich" erscheinen. Die Nachteile für das wichtigste deutsche Verkehrsmittel, die Eisenbahn, seien dadurch gemildert worden, daß die früheren Staatsbahnen einheitlich als Reichsbahn zusammengefaßt wurden. Trotz der einheitlichen Leitung seien aber immer noch Schwierigkeiten vorhanden. Für die anderen Verkehrsmittel sei eine einheitliche Leitung für das ganze Reich in dem Reichsverkehrsministerium geschaffen worden.

Der Vortragende ging noch auf die Verhältnisse der früheren einzelnen Staatsbahnen ein, aus denen sich ergebe, daß die Gebiete der meisten Bundesstaaten für die richtige Pflege des Fernverkehrs zu klein seien. Er wies darauf hin, daß die natürlichen Stromgebiete der großen Flüsse wasserbautechnisch und wasserwirtschaftlich Einheiten, aber leider durch politische Grenzen zerrissen seien. Vom Standpunkt des Verkehrs müsse eine Neugliederung des Reiches und eine Vereinfachung der Verwaltung angestrebt werden.

Bereitstellung von Staatsmitteln zur Ausführung staatseigener Wasserbauten. In der Preuß. Gesetzs. (Nr. 27 vom 11. 6. 28) ist das „Gesetz über die Bereitstellung von Staatsmitteln zur Gewährung von Beihilfen für Meliorationen und zur Ausführung staatseigener Wasserbauten vom 5. Juni 1928" veröffentlicht, wonach der Finanzminister u. a. ermächtigt wird, für staatseigene Wasserbauten und sonstige staatliche Aufwendungen 730 000 RM. im Wege des Kredits zu beschaffen. Die Schuld ist in der Weise zu tilgen, daß jährlich 1,9 v. H. des aufgenommenen Schuldkapitals und die ersparten Zinsen zur Tilgung der gesamten Staatsschuld oder zur Verrechnung auf bewilligte Kredite verwendet werden. Als ersparte Zinsen sind 5 v. H. der zur Tilgung der Schuld aufgenommenen und auf bewilligte Kredite verrechneten Beträge anzusetzen.

Einweihung des Mittellandkanals durch den Reichspräsidenten. Die Einweihung der neuen Schleuse des Mittellandkanals bei Anderten und zugleich die Eröffnung der Neubaustrecke Hannover-Misburg-Peine-Hildesheim des Mittellandkanals erfolgt am Mittwoch, den 20. Juni 1928 durch Reichspräsident von Hindenburg im Beisein des Reichsverkehrsministers und zahlreicher Behördenvertreter.

Der Kali-Umschlagshafen auf Kattwyk.

In Anwesenheit von zahlreichen Vertretern der Staats- und Länderregierungen sowie verschiedener Behörden wurde am 9. 6. 28 die vom Preußischen Staat erbaute Kali-Umschlagsanlage auf Kattwyk in Harburg-Wilhelmsburg dem Kali-Syndikat übergeben, das die Anlage auf vorerst 30 Jahre gepachtet hat.

Mit der Anlage des neuen Kali-Kais in Harburg-Wilhelmsburg, die nach 1½ jähriger Bauzeit bereits seit dem 1. März 1928 voll in Betrieb ist, sind verschiedene wirtschaftliche Ziele erreicht worden. Das bisherige Fehlen eines derartigen, die Eigenschaften des Kali berücksichtigenden Umschlagsplatzes brachte eine Reihe von Nachteilen, die auf die Beschaffenheit des Kalis ungünstig einwirkten, mit sich. / Das Kali neigt dazu, sich im feuchten Klima der Seehäfen zu festen Massen zusammenzuballen und es mußte häufig bei Ankunft in den Ueberseehäfen mit Spitzhacken und Dynamit gesprengt werden. Das Fehlen einer eigenen Kaianlage mit großen Lagerräumen machte sich auch insofern ungünstig bemerkbar, als die Hauptausfuhr der Kalisalze in den Monaten Oktober bis Mai stattfindet und infolgedessen die Werke während der übrigen Monate stark auf Lager arbeiten und daher große Lagerräume halten mußten. Weiter sind gerade in der Hauptausfuhrzeit die Binnenwasserstraßen teilweise durch Frost stillgelegt oder

doch in ihrer Leistungsfähigkeit behindert, sodaß zu dem wesentlich teueren Eisenbahntransport gegriffen werden mußte. Alle diese Nachteile werden durch die Neuanlage, bei der die modernsten Errungenschaften der Technik (Förderbänder, Absackanlage, automatische Wagen usw.) Anwendung gefunden haben, behoben. Uebrigens bringt eine schnelle Abfertigung der Seedampfer eine erhebliche Ermäßigung der Seefrachten mit sich. Die Anlage ist in allen ihren Einrichtungen mit Heizung versehen, wodurch das Salz beim Umschlag verhältnismäßig trocken und wertvoll erhalten wird. Die Lagerschuppen bieten Raum für 100 000 Tonnen Kalisalze, was zunächst, wenn man berücksichtigt, daß im Jahre 1927 über Hamburg 557 000 Tonnen verschifft worden sind, ausreichen dürfte.

*

Bei der Einweihung der Kali-Umschlagsanlage in Harburg-Wilhelmsburg am 8. 6. 28 hielt Staatssekretär v. Seefeld vom Preußischen Handelsministerium eine Rede, in der er u. a. ausführte: „Ich habe die Ehre, Ihnen die Grüße der Preußischen Staatsregierung zu überbringen und Ihnen namens des Herrn Ministerpräsidenten und des Herrn Handelsministers zum Ausdruck zu bringen, mit wie herzlichen Wünschen Preußen die Entwicklung des Werkes, das wir heute feiern, begleitet. Wir feiern mit der Einweihung dieses Baues zugleich den Beginn einer — so hoffen wir — blühenden Entwicklung des preußischen Hafengebietes an der Unterelbe, das nunmehr über den Bereich des alten Harburger Hafens hier herüber auf das rechte Ufer der Süderelbe greift.

Ich weiß wohl, daß früher von preußischen Trutzbauten gegen Hamburg gesprochen worden ist. Das ist grundfalsch. Nicht gegen, sondern mit Hamburg wollen wir gehen. Daß dieses Gelände zwischen den beiden Elbarmen nicht ungenutzt liegen darf, daß es gerade jetzt entwickelt werden muß, und zwar so, wie es auch tatsächlich geschieht, kein Einsichtiger wird es bestreiten. Die Konzentration des Seeverkehrs führt im Stromspaltungsgebiet der Elbe immer mehr Teile des deutschen Ein- und Ausfuhrhandels zusammen, und da der Raum auf dem Nordufer der Elbe enge wird, muß das Land auf dem Südufer ausgebaut werden. Hamburg tut das elbabwärts in Waltershof, wir aber können dieses Land hier vor Hamburgs Toren, das hafentechnisch besonders günstig ist, nicht brach liegen lassen. Dabei wollen wir keinen Wettbewerb mit Hamburg, sondern wir wollen mit ihm Schulter an Schulter für das gleiche Ziel kämpfen. Ich sehe die Zeit nahe, wo dieser Wille Allgemeingut wird, wo eine gemeinsame Verwaltung in irgendeiner Form das hamburgische und das preußische Hafengebiet vereint, eine Zeit, wo es nichts verschlägt, ob wir uns Hamburger oder Preuße nennen, da wir uns nur als Deutsche fühlen. Wir jedenfalls haben diese Anlagen und Häfen so entworfen, daß sie jeden Augenblick mit den hamburgischen zu gemeinsamer Arbeit verbunden werden können. Jeder andere Standpunkt wäre falsch. Wir erkennen dankbar an, daß Hamburg und der Hanseatengeist unsere Lehrmeister gewesen sind und wissen, daß die preußischen Hafenanlagen im Unterelbegebiet gegenüber dem machtvollen Hamburger Hafen nur einen Anfang bedeuten. Den Turm des Neuhofer Elektrizitätswerkes, der dort winkt, grüße ich als die ausgestreckte Hand des auf Gedeih und Verderben mit uns verbundenen Bruderlandes.

Lassen Sie mich diese Gedanken mit besonderer Wärme aussprechen und seien Sie versichert, daß die Preußische Regierung sich durch Mißverstehen und Zweifel nicht abschrecken lassen wird, diesen Weg fortzusetzen. Ich bin gewiß, daß die Wirtschaft, die von jeher deutsch und nicht partikularistisch dachte, diese Bemühungen verstehen, begrüßen und nach Kräften unterstützen wird.

Sie, meine Herren von der Kaliindustrie, verwalten eines der wertvollsten Güter unseres an Bodenschätzen nicht allzu reichen Landes. Die Natur hat es uns nicht leicht gemacht und unsere Heimat bietet uns kaum Raum genug zum Leben, besonders nachdem uns der Krieg wertvolle landwirtschaftliche Gebiete genommen hat. Um so sparsamer müssen wir wirtschaften, um so vollkommener das Wenige, was uns die Natur an Schätzen gibt, auszunutzen suchen. Die Kaliindustrie hat als eins der ersten unter den deutschen Großgewerben die Bedeutung dieses Gedankens erkannt und in vorbildlicher Weise durch Stillegen der weniger günstigen und durch neuzeitlichen Ausbau der guten Schächte eine Verbilligung ihrer Erzeugnisse erreicht, die im Inlande unserer Landwirtschaft den schweren wirtschaftlichen Kampf wesentlich erleichtert und im Auslande den Kalisalzen einen ständig wachsenden Absatz sichert. Einen Teil dieser Rationalisierungsmaßnahmen sehen Sie in der Speicher- und Umschlagsanlage vor sich, deren Vollendung wir feiern. Ueber sie und eine gleichartige Schwesteranlage, die in Bremen in Bau ist, soll der gesamte Ueberseeversand der Kalisalze geleitet werden. Diese Zusammenfassung ermöglicht es, das Gut in größtem Umfange auf dem billigen Wasserwege zur Küste zu fördern, es dort in wirtschaftlichster Weise umzuschlagen und es dabei so vollkommen wie möglich vor der Witterung zu schützen, kurz gesagt, es vom Bergwerk auf billigem Wege und im besten Zustande zum Ueberseedampfer zu bringen. Die Anlage selbst ist in ihrer technischen Durchbildung neuartig und entstanden auf Grund einer vorbildlichen Zusammenarbeit der technischen Wissenschaft mit der wirtschaftlichen Erfahrung. Möge das Syndikat die Anlage verwalten zum Segen des deutschen Volkes."

Die Bauarbeiten der Rhein-Main-Donau-A.-G. im Jahre 1927. Die Rhein-Main-Donau A.-G. hat auch im Geschäftsjahr 1927 ihre Aufgaben programmgemäß fortgeführt. Die zur Ausführung der Bauten erforderlichen Mittel wurden teils der im Jahre 1925 aufgenommenen, in den früheren Berichten dargelegten Auslandsanleihe entnommen, teils von Reich und Bayern durch unverzinsliche weitere Darlehen im Betrage von RM. 9 017 000,— bereitgestellt. Hierdurch wurden im wesentlichen die Vollendung der Kachletstufe bei Passau und die Weiterführung der Bauten an den drei ersten Mainstufen oberhalb Aschaffenburg ermöglicht.

Im einzelnen ist über die Bauanlagen folgendes zu berichten:

Die Bauarbeiten der Kachletstufe bei Passau sind im Berichtsjahre im großen ganzen vollendet worden. Mit dem Einstauen der Donaustrecke wurde anfangs September begonnen und die Wasserspiegellage allmählich höher getrieben, sodaß im November das nötige Gefälle für den Betrieb der Turbinen erreicht war. Bis Ende des Jahres war ein Wasserspiegel ca. 1 m unter normalem Stau durchgeführt.

Die volle Stauhöhe stand am 1. Februar 1928 zur Verfügung.

Die Staustufe hatte im ersten Winter ihres Betriebes eine schwere Belastungsprobe durch eine außerordentlich starke Eisbildung in der Donau durchzumachen. Die großen in der Woche vor Weihnachten auftretenden Eismassen konnten jedoch ohne wesentliche Störungen des Betriebes und ohne Schädigung der Bauanlage überwunden werden.

Im Staugebiet sind noch einzelne Nacharbeiten und Entwässerungsarbeiten zu leisten, da jetzt erst mit Eintritt des Vollstaues sich die Aenderungen im Grundwasserstand des Tales ergeben.

Mit der Vollendung des Staues, der bis Pleinting oberhalb Vilshofen reicht, hat die Schiffahrtsstrecke zwischen Regensburg und Passau eine durchgreifende Verbesserung erfahren. Die Fahrzeit zwischen diesen Punkten ist ganz wesentlich abgekürzt, der Kraftaufwand für die Bergfahrt bedeutend verringert, die Strecke kann nunmehr ohne Gefahr von Berg- und Talfahrern gleichzeitig mit großem Anhang durchfahren werden.

Im Kachlet-Kraftwerk wurde im November 1927 der Probebetrieb mit vier Maschinensätzen aufgenommen. Die weiteren vier Maschinen wurden im I. Quartal 1928 in Betrieb gesetzt, sodaß nunmehr die gesamte Kraftwerksanlage von 60 000 PS Leistung fertiggestellt ist. Vom Beginn des Probebetriebes ab wurde der erzeugte Strom mittels der von der Bayernwerk A.-G. hergestellten Transformatorenstation und 100 000 Volt Leitung hauptsächlich nach Nürnberg übertragen. Ein Teil des Stromes diente zur Versorgung des niederbayerischen

Gebietes. Die Einrichtungen des Kraftwerkes haben sich im Betrieb sehr gut bewährt.

Bei der Staustufe Viereth ging auch im Berichtsjahr der Schiffahrts- und Floßfahrtbetrieb ohne Störung vor sich. Im Staugebiet treten noch immer vereinzelte Stauschäden auf, deren Behebung kleinere Entwässerungsarbeiten und langwierige Unterhandlungen mit den Beteiligten notwendig machen. Auch diese Anlage hatte in der Weihnachtswoche unter schwerem Eisgang zu leiden, der aber ebenfalls ohne erhebliche Schäden überstanden wurde.

Der Betrieb des Kraftwerkes wurde von der Betriebsgemeinschaft Kachlet-Franken G. m. b. H., Nürnberg geführt. Die Leistung des Werkes wurde dauernd voll ausgenützt. Infolge der günstigen Wasserführung des Mains wurden rund 20 Millionen Kilowattstunden erzeugt und über das Leitungsnetz des Bayernwerkes nach Nürnberg und Würzburg übertragen. Die Einrichtungen des Werkes haben anstandslos gearbeitet. Das Betriebsergebnis des Kraftwerkes ist zufriedenstellend.

Die Stromerzeugung des Kraftwerkes Untere Mainmühle Würzburg betrug im 5. Berichtsjahr 2,56 Millionen Kilowattstunden, die vom Städtischen Elektrizitätswerk Würzburg aufgenommen wurden. Die Betriebseinrichtungen haben sich gut bewährt. Das Betriebsergebnis ist zufriedenstellend.

Hinsichtlich der Mainkanalisierung von Aschaffenburg aufwärts wurde bereits im Bericht vom Jahre 1926 mitgeteilt, daß mit dem Bau der beiden ersten Stufen Obernau und Kleinwallstadt begonnen werden konnte.

Die Bauarbeiten dort haben sich im Berichtsjahr voll entwickelt.

a) Obernau: Von der Staustufe Obernau ist die Schleppzugschleuse im großen ganzen fertig; vom Wehr ist die linksseitige von den drei Oeffnungen gleichfalls fertig und die mittlere zurzeit im Bau.

b) Kleinwallstadt: Bei der Staustufe Kleinwallstadt ist die Kammerschleuse bis auf das Unterhaupt fertiggestellt, von den drei Oeffnungen des Wehrs die rechtsseitige Oeffnung.

c) Klingenberg: Bei der Staustufe Klingenberg haben die Baugrubenarbeiten für die Kammerschleuse im Herbst begonnen und sind seither kräftig vorwärtsgeschritten.

Es ist damit zu rechnen, daß die Bauarbeiten für Wehr und Schleuse bei Obernau und Kleinwallstadt im laufenden Jahre beendet werden; diejenigen von Klingenberg erfordern noch das volle Baujahr 1929.

Die Ausführung der Kraftwerke gleichzeitig mit den Schiffahrtsanlagen an den 13 Mainstaustufen zwischen Aschaffenburg und Würzburg ist dadurch sichergestellt, daß über den Absatz der elektrischen Energie sämtlicher Werke ein langfristiger Vertrag mit der Bayernwerk A.-G. abgeschlossen wurde. Aus den Erträgnissen dieser Verwertung können die Ausgaben für die Verzinsung und Tilgung der Anlagekosten, sowie für den Betrieb, die Unterhaltung und Erneuerung der Kraftwerke gedeckt werden, sodaß unsere Gesellschaft von jedem finanziellen Risiko für die Kraftwerke befreit ist. Nach Ablauf der Tilgungszeit der Kraftwerkskosten können die Kosten der Schiffahrtsanlagen auf der gesamten Strecke aus den dann noch anfallenden Kraftwerkseinnahmen amortisiert werden.

Von den Kraftanlagen ist Obernau im heurigen Jahr bereits begonnen worden, Klingenberg und Kleinwallstadt werden in nächster Zeit folgen.

Im Berichtsjahr wurde die Teilstrecke Ruckasing der Niederwasserregulierung der Donau in der Hauptsache fertiggestellt und die Vorbereitungen für die Teilstrecke Metten getroffen. Die Arbeiten für die Niederwasserregulierung werden nach der Maßgabe der der Gesellschaft zur Verfügung gestellten Mittel Hand in Hand mit den Arbeiten für die Herstellung der Hochwasserdämme ausgeführt.

Die Entwurfsbearbeitung wurde für die Strecke Wernfeld-Bamberg und für das Maindreieck weitergeführt. Die Durchführung dieser umfangreichen Arbeiten ist hauptsächlich den Neubauämtern Würzburg und Bamberg übertragen; ersteres ist zur Förderung der Arbeiten mit Personal verstärkt worden.

Von den drei weiteren Mainstufen oberhalb Kleinwallstadt wurden die Feststellungsentwürfe ausgearbeitet und dem Reichsverkehrsministerium vorgelegt.

Die Baufortschritte des Neckar-Kanals im Jahre 1927. Während bis zum Vorjahrsende der Bauabschnitt Mannheim-Heidelberg mit rund 27 km Länge für Großschiffahrt und mit den beiden Werken Ladenburg und Wieblingen (jährliche Gesamterzeugung von überschlägig durchschnittlich 68 Millionen Kilowatt elektrischen Strom) vollendet wurde, war, wie wir dem Bericht der Neckar A.-G., Stuttgart, für das Jahr 1927 entnehmen, das Jahr 1927 hauptsächlich mit Arbeiten an den Staustufen Heidelberg, Horkheim und Obereßlingen ausgefüllt. / Infolge des bekannten Heidelberger Konflikts verzögerte sich der dortige Arbeitsbeginn bis in den Sommer hinein. Infolge Hochwassers trat schon am 10. November eine wochenlange Unterbrechung ein. Die neue Doppelschleuse bei Heidelberg soll im Juli 1928, die Wehranlage bis zum Frühjahr 1929 fertiggestellt werden. Für den gleichen Zeitpunkt ist auch die Inbetriebnahme der beiden Anlagen Horkheim und Obereßlingen vorgesehen. Ueber die Abnahme der Krafterzeugung der Staustufe Horkheim von vorläufig 17 Mill. kWh ist mit dem Württ. Portland-Cementwerk zu Lauffen a. Neckar über diejenige von Obereßlingen (etwa 12 Mill. kWh) mit der Neckarwerke A.-G. in Eßlingen je ein langfristiger Vertrag abgeschlossen. Für die 7 km lange Neckarstrecke von Untertürkheim bis Münster mit den Staustufen Cannstadt und Münster wurden die Bauarbeiten in 1927 vergeben und die Baustelle eingerichtet, sodaß zu Beginn des Jahres 1928 mit den Arbeiten in vollem Umfange begonnen werden konnte. Die auf 11,5 Mill. kWh veranschlagte Jahresleistung des Kraftwerkes der Staustufe Cannstadt übernimmt die Stadtgemeinde Stuttgart. Von den in Betrieb genommenen Kraftwerken lieferte in 1927 Wieblingen 37 Mill. kWh an das Badenwerk und 3 Mill. kWh an das Portland-Cementwerk Leinen, Ladenburg 7 Mill. kWh an die Großkraftwerk Mannheim A.-G. Für die Energie sämtlicher Staustufen zwischen Heidelberg und Neckarsulm wurden im neuen Jahr bekanntlich langfristige Verträge mit dem R. W. E. und der Hessischen Eisenbahn A.-G. abgeschlossen, die die Gesellschaft von jedem finanziellen Risiko für die Kraftwerke befreien und auch die Amortisation der Schiffahrtsanlagen auf der fraglichen Strecke lange vor Ablauf der an die Neckar A.-G. zur Ausnutzung der Wasserkräfte erteilten Konzession ermöglichen.

Veränderungen im Elbe-Wasserstraßenbeirat. An Stelle des durch Tod ausgeschiedenen Mitgliedes Herrn Georg Strack, Magdeburg wurde auf Vorschlag des Verbandes zur Wahrung der Märkischen Schiffahrtsinteressen e. V. Berlin Herr Paul Maaß, Berlin, zum Mitglied des Elbe-Wasserstraßenbeirates bestellt. Als sein Vertreter fungiert das geschäftsführende Vorstandsmitglied des Verbandes zur Wahrung der Märkischen Schiffahrtsinteressen E. V., Herr Syndikus Schreiber, Berlin.

AUSLÄNDISCHE BINNENSCHIFFAHRT

Monatsbericht aus den Donauländern. Die Donauschiffahrt zeigt gegen die ersten Monate des Jahres bisher keine nennenswerte Belebung. Schiffsraum für Schüttgut wird reichlich angeboten, während die Nachfrage nach Tankschiffen außergewöhnlich groß ist. Die durch das im Jahre 1926 bezw. 1927 errichtete Kartell der Gesellschaften an der oberen Donau erzielte Betriebsverbesserung kam nun auch in dem Jahresbericht des Bayrischen Lloyd zum Ausdruck, worin ein nennenswerter Gewinn ausgewiesen ist. Nur die flaue Getreideverschiffung bergwärts hat ein noch günstigeres Ergebnis im letzten Jahre verhindert. Am 8. Juni begann die Tagung der Internationalen Donaukommission. Sie wird sich diesmal in erster Linie mit Anträgen der technischen Subkommission zu befassen haben. Es handelt sich hier um das Programm der Donaubauten für das laufende Jahr, um den Schleppdienst im Abschnitt des Eisernen Tors und um die Statistik der Donauschiffahrt sowie des Frachtverkehrs. Die seit langem verhandelte und noch immer ungeregelte Frage einer Neuorganisation der Eisernen Tor-Verwaltung steht gleichfalls auf dem Programm dieser Tagung. Für die Legung eines Kabels wurde eine Kredit bewilligt; der Bau eines Dammes zum Schutze des bulgarischen Hafens Viddin wurde beschlossen. / Die IV. Mitteleuropäische Wirtschaftstagung in Wien brachte bedeutungsvolle Verhandlungen über die Schiffahrtslage Mitteleuropas. In erster Linie befaßte sie sich mit dem Donauproblem. Dieses kam einerseits unter dem Gesichtswinkel der entstehenden „seeverbindenden Diagonale" des Rhein-Main-Donau-Schiffahrtsweges zur Sprache, anderseits im Hinblick auf die akuten Verkehrsfragen zwischenstaatlicher Natur auf dem Strome. Die Verhandlungsbasis wurde durch die Studie „Das Donauproblem" des ungarischen Staatssekretärs Dr. Elemer Hantos gebildet. Interessanterweise war Hantos genötigt gewesen, seine Ausführungen zu mildern, um die Empfindlichkeit einiger betroffener Staaten zu schonen. Im wesentlichen gehen seine Feststellungen davon aus, daß das Verkehrschaos auf der Donau seine Ursache darin hat, daß auf der Strecke Passau—Orsova, auf der es früher keine Grenzformalitäten gegeben hat, da dieser lange Stromanteil innerhalb der österreichisch-ungarischen Staatsgebiete gelegen ist, heute nicht weniger als fünf Staaten die Schiffsladung prüfen, einige sogar zweimal, beim Ein- und Austritt. Die billigen Schiffstarife können diesen Zeitverlust nicht wettmachen. Die Konsumenten der Donauländer haben also die verteuerte Verfrachtung auf sich zu nehmen; der Gunst der Natur, die sich in dem vorzüglichen Wasserweg offenbart, wird ins Gesicht geschlagen. Die Konsumfähigkeit wird auf diese Art mit der Zeit vernichtet. Es gilt daher, konstruktive, vorausdenkende Wirtschaftspolitik zur entsprechenden Ausnützung des Donau-Schiffahrtsweges zu treiben. Die Zweiteilung in internationale und territoriale Gewässer im Bereich der Donau unterbindet die Freiheit der Schiffahrt; insbesondere ist die Tatsache, daß die Kanäle auf dem Gebiet Jugoslawiens für die internationale Schiffahrt gesperrt sind, dem Donauverkehr abträglich. Weiter ist der Vorbehalt der Kabotage für die heimische Flagge, wie er durch die Donauakte ermöglicht und von Jugoslawien sowie Rumänien tatsächlich praktiziert wird, eine der Ursachen für die ungünstige Verkehrslage. Die Wirtschaftstagung schloß mit einer von den Delegierten aller mitteleuropäischen Staaten angenommenen Entschließung, worin auf die unrationelle Absperrungspolitik als Grundübel der dauernden Donaukrise hingewiesen wurde. „Wenn die Tagung auch nicht verkennt," heißt es weiter, „daß sich die Zustände und der Verkehr in den letzten Jahren gebessert haben, so entspricht die derzeitige Regelung der Schiffahrt, des Stromlaufes, des Ausbaues der Tarife und der Ausgestaltung des Wassernetzes nicht den Anforderungen. Die Freiheit der Donau und der Nebengewässer ist durch eine neu zu fassende Donauakte festzustellen." Zuletzt fordert die Entschließung eine Schaffung von Donauumschlagtarifen mit paritätischer Behandlung, ferner eine Vertiefung der Donau unterhalb Braila, damit Seeschiffe ständig ungehindert im Mündungsgebiet verkehren können, sowie eine Förderung der Wasserstraßenbauten, durch welche die Donau mit den nach der Nord- und Ostsee führenden Schiffahrtswegen verbunden wird.

*

In der Generalversammlung der D. D. S. G. (österreichischen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft) verwies der Präsident auf die schwierigen Verhältnisse als Ursache mangelnder Rentabilität und sagte, daß es unerläßlich sei, daß die an der Aufrechterhaltung der österreichischen Binnenschiffahrt hauptsächlich interessierten Stellen die erforderliche Deckung für die der Gesellschaft im öffentlichen Interesse auferlegten Lasten gewähren. Diese Erklärung bildet den offiziellen Beginn der bereits angekündigten Bestrebungen der D. D. S. G. um eine staatliche Subvention. / Die Schiffswerft Linz, seit dem Vorjahr bekanntlich mit den Climax-Motorenwerken fusioniert, ist infolge dieser Vereinigung technisch konsolidiert, was sich späterhin auch finanziell auswirken dürfte. Für 1927 konnte aber keine Dividende verteilt werden. Doch sind im ersten Drittel 1928 namhafte Bestellungen eingegangen. — Die auf der Donau arbeitende holländische Schiffahrtsgesellschaft Continentale Motorscheepvaart-Maatschappij, ein Konzernunternehmen der Oesterreichischen Kreditanstalt, hat für 1927 5% Dividende gezahlt. Der Geschäftsgang der Gesellschaft ist unverändert günstig, sodaß der Schiffspark weiter vergrößert werden muß. Die modernsten Einheiten dieser Gesellschaft sind auf der Schiffswerft Linz erbaut.

*

Im Donauhafen von Preßburg, Tschechoslowakei, ist eine Lagerhaus-Aktiengesellschaft in Gründung, die in erster Linie ein dem gesteigerten Verkehr entsprechendes Lagerhaus errichten und betreiben wird. Der Staat hat sich finanziell an der Gesellschaft beteiligt und wird ihr auch Gleisanlagen zur Verfügung stellen. Kürzlich sind Verhandlungen zwischen Vertretern des Hafens Preßburg und Sowjetrußlands angebahnt worden, die darauf hinzielen, Preßburg zum Umschlagsplatz für russisches Petroleum zu machen, das von hier aus nach der Tschechoslowakei, nach Deutschland und Polen weitergeleitet werden soll. Es würde sich um einen Schiffsverkehr ab Batum handeln; man denkt dabei an die Indienststellung von Schiffen, die auf See ebenso wie auf dem Flußweg die Transporte durchführen könnten. Das Eindringen des russischen Petroleumimports nach Südeuropa wäre ein entscheidender Schlag gegen das rumänische Petroleum.

*

Die Königl. Ungarische Fluß- und Seeschiffahrt-A.-G. beginnt mit ihrem Luxus-Fahrgastdampfer „Szofia" größere Vergnügungsreisen auf der Donau, die hier eine Neueinrichtung bilden. Diese fünfzehntägigen Fahrten erstrecken sich von Passau bis Turn-Severin in Rumänien. / Von Einfluß auf das Donaufrachtgeschäft werden zweifellos die in Ungarn beschlossenen Retorsionszölle sein. Sie werden gegen Staaten, welche Ware ungarischer Herkunft zollpolitisch ungünstiger als Waren anderer Herkunft behandeln, eingeführt und sich somit gegen Oesterreich, die Tschechoslowakei, eventuell auch gegen Jugoslawien richten.

*

In Jugoslawien brachte die Regierung einen Gesetzentwurf ein, wonach Angestellten der Bahnen und der Flußschiffahrt jede politische Tätigkeit verboten werden soll; sie dürfen sich nicht in politischen Parteien organisieren, keine Wahllisten aufstellen, nicht für politische Zwecke agitieren und nicht als Abgeordnete kandidieren. / Die Serbische Flußschiffahrts-Gesellschaft, neben der Staatlichen Flußschiffahrt das einzige leistungsfähige Unternehmen der jugoslawischen Binnenschiffahrt, hat im letzten Berichtsjahr mit Verlust gearbeitet. Während 1926 noch 7,229 Waggons Ware mit den Schiffen der Gesellschaft aus jugoslawischen Häfen ausgeführt worden waren, sank dieser Verkehr im Jahre 1927 auf nur 1,396 Waggons, also um rund 80%. Der Inlandsverkehr hat sich belebt, doch war dessen Rentabilität sehr gering. Die Gesellschaft arbeitet mit 8 Zugdampfern und 65 Kähnen mit 38 400 t Tragfähigkeit. Die gesamten Einnahmen betrugen 20,7 Millionen Dinar im Jahre 1926 und nur 17,5 Millionen im Jahre 1927. Man verhandelt wegen einer Zusammenlegung der Gesellschaft mit der Staatlichen Flußschiffahrt SHS, da nur auf diese Art die Rentabilität wiederhergestellt werden könnte. Andernfalls denkt man bereits an eine Liquiedierung. Die Regierung scheint nicht sehr geneigt, die Transportmittel der Gesellschaft denen der Staatlichen Flußschiffahrt anzugliedern, da man mit dem staatlichen Betrieb selbst keine guten Erfahrungen gemacht hat. Anderseits machen sich aber wieder gegen die Entstaatlichung der Flußschiffahrt Widerstände geltend. Auf jeden Fall drängt die Lage zu einer Entscheidung, und dies umsomehr, als sich das deutsch-österreichungarische Kartell als übermächtige Konkurrenz geltend macht. / Im Sinne des beschlossenen Bauprogramms wird demnächst mit der Erbauung eines modernen Handelskais im Hafen von Belgrad, und zwar im Savehafen, begonnen. Die Kailänge wird 1350 m betragen. Deutschland liefert als Reparationsleistung Eisenkonstruktionen im Werte von 1,5 Millionen RM. Die erste Sendung ist bereits eingetroffen. / Die Strecke von Belgrad über Sarajevo in den Hafen Split, die wichtigste Trasse der jugoslawischen Adriabahn, kann nicht aus der ersten Tranche der Investitionsanleihe gebaut werden; die Fertigstellung wird somit eine Verzögerung erfahren. Hingegen wird die Unatalbahn eine kurze und geeignete Verbindung zwischen der Hauptstadt Belgrad und dem Haupthafen Split bilden. Diese Linie kann noch aus der ersten Tranche gebaut werden.

*

In Rumänien werden aus der Auslandsanleihe nahezu eine Million Lei für den Ausbau der Handelsflotte aufgewendet. Für die Donauschiffahrt werden 4 Fahrgastdampfer, 2 Schleppdampfer und 4 Tankschiffe angekauft. / Die Lage in den rumänischen Häfen ist ungünstig, es sind noch die Folgen der mißglückten Getreideausfuhr fühlbar. Eine Hauptursache bilden die schlechten Transportverhältnisse auf den rumänischen Bahnen; es war nicht möglich, für rechtzeitiges Anrollen des Exportgetreides an die Ausfuhrhäfen Sorge zu tragen. *Dr. F. W.*

Durchfrachtverkehr nach kanadischen Binnenhäfen. Nach Eröffnung der Schiffahrt auf dem St. Lorenz-Strom und den Großen Seen von Nordamerika haben nach einer Mitteilung der I. u. H.-Ztg. auch die Canada Steamship Lines ihre verschiedenen Dienste in diesem Jahr wieder aufgenommen. Obgleich die Ozeandampfer ihre Ladung bereits in Montreal löschen, ist doch der größte Teil derselben für die Binnenlandplätze Kanadas und Nordamerikas bestimmt, für welche Durchkonnossemente gezeichnet werden. Die hauptsächlichsten von den Canada Steamship Lines bedienten Binnenlandplätze sind die folgenden: Toronto, Hamilton, Kingston, Port Stanley, London, Ont, St. Thomas, Windsor, Walkerville, Port Arthur, Fort William, Quebec, Levis, Three Rivers, Chiccutimi usw. und via Port Arthur und Fort William nach den sogenannten Far-West Plätzen: Winnipeg, Edmonton, Brandon, Regina, Calgary usw. Besonders hervorzuheben ist der Expreßdienst von Montreal nach Toronto und Hamilton mit 7 Abfahrten pro Woche, sowie der Expreßdienst von Montreal nach Port Arthur und Fort William (und von dort weiter nach Winnipeg und den Far-West Plätzen). Die Canada Steamship Lines ist die größte Binnensee-Reederei der Welt. Sie besitzt über 120 Dampfer, unter denen sich die größten auf den Großen Seen verkehrenden Schiffe befinden. Ihre Passagierdampfer sind auf das luxuriöseste eingerichtet. Die Frachtraten auf dem Wasserwege sind natürlich erheblich billiger als die der Eisenbahnen. Es liegt daher im Interesse jedes Verladers, von den Diensten der Canada Steamship Lines weitgehendsten Gebrauch zu machen. Um eine ordnungsgemäße Weiterverladung mit den Canada Steamship Lines zu gewährleisten, ist unbedingt notwendig, daß in die Konnossemente der Vermerk: „To be forwarded from Montreal via Canada Steamship Lines" eingetragen wird. In besonders enger Fühlung mit den Canada Steamship Lines arbeitet die ab Hamburg fahrende Betriebsgemeinschaft von Hapag und County Linie, zumal die Vertretung der Hamburg-Amerika Linie in Quebec in Händen der Canada Steamship Lines liegt.

DIE BETRIEBSLAGE DER DEUTSCHEN BINNENSCHIFFAHRT IM MONAT MAI 1928

Rhein Nachdem die im April versuchten Lohnverhandlungen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern ergebnislos geblieben waren, und auch bis Monatsschluß eine Einigung nicht mehr zustande kam, war der Streik zum 1. Mai unvermeidbar geworden. Die Arbeitnehmer, die mit den von Arbeitgeberseite festgesetzten neuen Löhnen nicht einverstanden waren, legten an diesem Tage die Arbeit nieder, sodaß die von den Reedereien für den Fall der Nichtannahme der neuen Löhne vorsorglich ausgesprochenen Kündigungen zur Auswirkung kamen. Als dann auch die wenigen Arbeitswilligen von den Streikenden unter Drohungen und Mißhandlungen, wie von Reedereiseite mitgeteilt wird, zur Arbeitseinstellung gezwungen wurden, kam die deutsche Rheinschiffahrt bis auf einige kleine Partikulierfahrzeuge vollständig zum Erliegen. Die Hafenarbeiter in den Duisburg-Ruhrorter Häfen schlossen sich dem Streik in der Rheinschiffahrt am 3. 5. aus Solidaritätsgründen an, die Kranumschlagsplätze kamen zum Stilliegen. Der Kipperbetrieb konnte mit gewissen Beschränkungen noch eine Reihe von Tagen aufrecht erhalten werden. Nachdem indessen inzwischen die Kohlenzufuhr zu den Duisburg-Ruhrorter Häfen abgestoppt war, blieb der Verwaltung der Duisburg-Ruhrorter Häfen A. G. nichts anderes übrig, als den Kipperbetrieb einzustellen und das Stillegungsverfahren für die gesamten Betriebe durchzuführen. Die Bediensteten wurden zum Teil werksbeurlaubt (Kipperarbeiter), zum Teil kurz- oder langfristig entlassen mit der Maßgabe der Wiedereinstellung nach Wiederaufnahme des Betriebes. Ab 4. 5. wurden keine Kähne mehr mit Kohle zu Berg verladen, und ab 14. 5. wurde auch im allgemeinen jegliche Kohlenverladung zu Tal eingestellt. Der Kohlenumschlag in den Duisburg-Ruhrorter Häfen ging daher seit Beginn des Monats sehr schnell zurück, um nach und nach zum Erliegen zu kommen. Während der mittlere Umschlag jede Woche im April 450 000 t betrug, darunter 319 000 t Kohlen, betrug er

vom 1.— 5. 5. 289 000 t, darunter 210 000 t Kohlen,
vom 6.—12. 5. 168 000 t, darunter 114 000 t Kohlen,
vom 13.—19. 5. 83 000 t, darunter 27 000 t Kohlen,
vom 20.—26. 5. 61 000 t, darunter 10 000 t Kohlen.

In den Duisburg-Ruhrorter Häfen kamen in der Zeit
- vom 1.— 5. 5. 86 beladene Kähne an und es fuhren 266 beladene Kähne ab,
- vom 6.—12. 5. 82 beladene Kähne an und es fuhren 144 beladene Kähne ab,
- vom 13.—19. 5. 90 beladene Kähne an und es fuhren 36 beladene Kähne ab,
- vom 20.—26. 5. 76 beladene Kähne an und es fuhren 36 beladene Kähne ab.

Nur in den Zechenhäfen Rheinpreußen, Walsum, Alsum und Schwelgern, wo auch an einigen wenigen Tagen teilweise Streikstörungen der Verladearbeiter eingetreten waren, die aber schnell wieder beseitigt werden konnten, wird noch verladen, allerdings meist unter Verwendung nicht deutscher Schiffe. Das gleiche gilt für die Häfen des Rhein—Herne-Kanals, obwohl dort die Schwierigkeiten schon empfindlicher waren, weil die inzwischen fertig abgeladenen deutschen Fahrzeuge nicht mehr abschleppen konnten und so in den Verladestellen ein Hindernis bilden. Versuche, größere deutsche Schleppboote in Fahrt zu bringen, scheiterten, weil, wie berichtet wird, der polizeiliche Schutz ungenügend und nicht durchgreifend gewesen sei. Eine Verschärfung der Streiklage trat ein, als die Stillegung jeglicher Umschlagsbetriebe in allen deutschen Rheinhäfen beschlossen wurde. Die ausländische Rheinschiffahrt wurde von dem Streik nicht betroffen, abgesehen davon, daß das Personal einiger holländischer Reedereien aus Solidaritätsgründen die Fahrt über Duisburg hinaus verweigert hatte. Die von dem Schlichter eingeleitete unverbindliche Aussprache zwischen den Parteien am 22. 5. verlief ergebnislos, da die Arbeitgeber an ihren Forderungen festhielten, während die Arbeitnehmer auf einer weiteren Erhöhung der Löhne bestanden und sogar die vom Schlichter vorgeschlagene Einholung eines unparteiischen Gutachtens als Grundlage für die weiteren Lohnverhandlungen ablehnten. Das gleiche Ergebnis zeigte eine erneute Aussprache vor dem Reichsarbeitsministerium am 31. 5. 28.

Der Rheinwasserstand blieb während der Berichtszeit verhältnismäßig günstig, sodaß im großen und ganzen voll abgeladen werden konnte. Der Cauber Pegel notierte am 1. 5. 2,15 m. Unter geringen Schwankungen stieg das Wasser bis zum 9. 5. auf 2,38 m. Der Wasserstand ging dann allmählich zurück auf 2,14 m am 18. 5., um nach geringem Auf- und Abbewegen am 31. 5. 2,27 m aufzuweisen.

Was den Frachtenmarkt anlangt, so konnten sich im Talgeschäft Rhein-Ruhrhäfen—Rotterdam die an der Schifferbörse in Duisburg-Ruhrort amtlich notierten Frachtsätze ab 3. 5. auf 1 RM. je t ausschließlich und auf 1,20 RM. je t einschließlich Schlepplohn heben. An mehreren Tagen kamen keine Notierungen zustande. Vom 14. 5. bis 29. 5. betrugen die Sätze 1 RM. bezw. 1,15 RM. je t. Für Schiffe ab Rhein—Herne-Kanalhäfen betrug der Frachtsatz je t ausschließlich Schlepplohn am 2. 5. 1 RM., einschließlich Schlepplohn 1,20 RM., ab 4. 5. 1,20 RM. bezw. 1,40 RM. Für den Verkehr Rhein-Ruhrhäfen nach Antwerpen/Gent kamen während der Berichtszeit keine Notierungen zustande.

Für den Verkehr Rhein-Ruhrhäfen—Mannheim wurden infolge des Streiks keine Frachtsätze notiert, für Rhein—Herne-Kanalhäfen/Mannheim erfolgten nur an zwei Tagen Notierungen, am 14. 5. 1,40 M. je t und am 19. 5. 1,50 M.

Die Schlepplöhne sind infolge des Streiks ebenfalls wesentlich in die Höhe gegangen. Sie betrugen seit Anfang des Monats 1,50 M. je t und stiegen seit dem 18. 5. auf 2,— M. je t. Für große Schiffe wurden am 23. und 29. 5. 0,25 M. weniger bezahlt. Den Nutzen der erhöhten Schlepplöhne haben die Boote ausländischer Flagge.

Die Umschlagsanlagen der Spediteure in den Duisburg-Ruhrorter Häfen haben infolge des Streiks in der Rheinschiffahrt und der Hafenarbeiter stillgelegen.

Mitgeteilt von der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel zu Duisburg-Ruhrort.

Neckar Im Monat Mai haben die Arbeitseinstellungen in der Rheinschiffahrt nachteilig auf die Neckarschiffahrt eingewirkt. Die Zufuhren vom Rhein gingen wesentlich zurück, doch konnte der Neckarverkehr in beschränktem Umfang durchgeführt werden. / Es gingen von Mannheim 22 Schleppzüge mit 112 Fahrzeugen ab, von denen 38 mit Gütern, 20 mit Kohlen nach Heilbronn, 12 mit Kies nach Heidelberg und 42 leer zum Salz- und Steineladen bergwärts befördert wurden. Zu Tal gingen von den Salzbergwerken 79 Kähne mit Salz

ab, von Heilbronn 1 mit Backsteinen, von Obrigheim 2 mit Gipssteinen und vom Odenwald 13 mit Bruchsteinen. / Bei mittlerem und langsam zurückgehendem Wasserstand wickelte sich der Verkehr glatt ab. / Mitte Mai wurden die Personenfahrten zwischen Heilbronn und Heidelberg wieder aufgenommen; sie erfreuen sich lebhafter Nachfrage.

Mitgeteilt von der Neckar-Schiffahrt-A.-G., Stuttgart.

Westdeutsche Kanäle Der Verkehr auf den westdeutschen Kanälen im Monat Mai blieb wie im Vormonat verhältnismäßig schwach. Insbesondere waren die Erztransporte über Emden infolge des immer noch anhaltenden schwedischen Erzarbeiterstreiks gering, wenn es auch gelang, einige Ladungen Wabana- und Mittelmeererz nach Emden zu ziehen. In der Talfahrt waren die Kohlenverladungen etwas besser, reichten jedoch für eine volle Beschäftigung des Kahnraums nicht aus. Der Streik in der Rheinschiffahrt hat sich bisher nicht in einer Belebung der Transporte über Emden ausgewirkt. Bemerkenswert ist, daß in diesem Monat einige Schiffsladungen Grubenholz über den Kanal zum Ruhrgebiet befördert wurden. Die Getreidetransporte sind als normal zu bezeichnen; die regelmäßigen Eisenverfrachtungen von Dortmund nach Rotterdam konnten aufrecht erhalten werden. In der Hannoverfahrt hielten sich die Kohlenverladungen unter dem Monatsdurchschnitt. Die Rückfrachten an Erz waren mäßig. Die Kalitransporte haben noch nicht eingesetzt. Der Verkehr mit der Weser war im ganzen zufriedenstellend. Der Schleusen- und Schleppbetrieb arbeitete, abgesehen von längeren Aufenthalten an den Schleusen V und VII, reibungslos.

Mitgeteilt vom Schiffahrts-Verein für die Westdeutschen Kanäle u. die Weser e. V., Dortmund.

Weser Im Mai fiel der Wasserstand der Weser stetig. Der Mindener Pegel zeigte am 1. Mai einen Stand von 3,18 m und am Monatsende 2,34 m. Der Verkehr konnte noch ungestört aufrecht erhalten werden, doch ist bei weiterem Fallen des Wassers mit verminderter Ausnutzung der Tragfähigkeit zu rechnen. / Im Güterverkehr nahm die Verfrachtung talwärts zu. Der Durchgang durch die Bremer Weserschleuse war mit 171 500 t um 30 000 t größer. Die Kohlentransporte stiegen von 73 000 t auf 93 000 t. Kies und Steine, Salz und Kali, Zement waren gleichfalls höher. Im Berggeschäft trat dagegen ein Rückgang von 34 600 t auf 31 000 t ein. Die Getreideverschiffungen steigerten sich zwar von 14 000 t auf 17 000 t, dafür nahmen aber die Holz- und Mehlmengen erheblich ab. / In beiden Richtungen zusammen betrug der Verkehr 202 500 t gegenüber 176 100 t im April und 212 200 t im Mai vorigen Jahres.

Mitgeteilt vom Weserbund e. V., Bremen.

Elbe I. Unterelbe. Die infolge des Rheinschiffahrtsstreikes von manchen Seiten erwartete Verkehrsbelebung für das Berggeschäft der Elbe trat nur in ganz geringem Umfange ein. Im großen ganzen war der Charakter des Berggeschäftes während des Berichtsmonats ausgesprochen flau. Umdispositionen schwimmender Ware von Rotterdam nach Hamburg scheinen nur in geringem Umfange vorgenommen zu sein. Die Güterandienungen im Berggeschäft waren zu Anfang des Berichtsmonats sehr gering. Lediglich zu Anfang des zweiten Monatsdrittels zeigte sich eine vorübergehende Besserung. Entsprechend war die Entwicklung der Frachten. Der Frachtenstand war zu Anfang des Monats stark heruntergedrückt. Zu Anfang des zweiten Monatsdrittels zogen auch die Bergfrachten leicht an, um nachher wieder nachzugeben. Auch der Kahnraum war während des ganzen Berichtsmonats mit Ausnahme weniger Tage um die Mitte des Monats reichlich angeboten. Unter den zur Verladung gelangten Berggütern sind in erster Linie zu nennen: Getreide, Futtermittel, Phosphate, Kopra, Schwefelkies, Steinkohle.

II. Mittelelbe. Die Wasserstandsverhältnisse waren während des Berichtsmonats durchweg recht günstig und gestatteten vollschiffige Ausnutzung der Fahrzeuge. Der Magdeburger Pegel zeigte am 1. Mai + 2,72 m, am 10. Mai + 1,67 m und am 25. Mai + 1,35 m.

Die Massengüterverladungen im Talgeschäft hielten sich in mäßigen Grenzen. Die zu Anfang des Berichtsmonats bestehende Kahnraumreserve wurde zeitweise durch vorübergehende lebhaftere Talverladung etwas abgeschwächt. Der Eilverkehr hielt sich in mäßigen Grenzen. Volle Ausnutzung des Laderaumes der Eilschiffe war infolge nicht ausreichenden Güterangebotes nicht immer möglich. Die Steinsalzverladungen nach Böhmen wurden in gewohntem Umfange wieder aufgenommen. Die Talfrachten bewegten sich auf einem recht gedrückten Niveau.

III. Oberelbe. Auch das oberelbische Geschäft lag namentlich im Talverkehr während des Berichtsmonats stark darnieder. Besonders stark betroffen wird die Elbeschiffahrt auch durch die Herabsetzung des englischen Rohzuckerzolles, die bei gleichgebliebenem Zoll für Raffinade eine erhöhte Verdienstspanne für die englischen Raffinerien bedeutet und damit wie ein Schutzzoll für diese wirkt. Die Zuckerausfuhr aus der Tschechoslowakei, die namentlich in den Nachkriegsjahren das Rückgrat der oberelbischen Schiffahrt bildete, ist durch diese handelspolitische Maßnahme sehr stark gefährdet. Nach der neuen englischen Zollregelung werden Verkäufe von raffiniertem tschech. Zucker nach England nur mehr zu Verlustpreisen möglich sein. Das bedeutet eine schwere Absatzkrise für die tschech. Raffinerien wie auch für die Rohzuckerfabriken. Es haben bereits Bestrebungen eingesetzt, der tschechischen Zuckerindustrie irgendwie zu helfen: Ausweitung des Inlandskonsums durch alle möglichen Maßnahmen, Steuervergütungen und Staatssubventionen werden erwogen, das Aufsuchen neuer Märkte wird empfohlen. Keines dieser Mittel bietet vorerst besondere Erfolgsaussichten.

Inwieweit durch den voraussichtlichen sehr starken Ausfall der Zuckertransporte im Talverkehr von der Oberelbe eine Umstellung der oberelbischen Schiffahrt bedingt wird, wird sich sehr bald herausstellen müssen. Es ist zu erwarten, daß das Schwergewicht der ganzen Elbeschiffahrt in stärkerem Maße als bisher wieder nach der Mittelelbe verlagert werden wird. Die Talfrachten von sächsischen und böhmischen Stationen zeigten entsprechend der Marktlage einen weiterhin stark gedrückten Stand. Der Eilverkehr von den sächsischen Häfen Riesa und Dresden wurde durch die Indienststellung weiterer Motorschiffe ausgebaut. Von beiden Plätzen finden tägliche Abfahrten statt, die den Verladern aus der Industrie fast ebenso schnelle Beförderung wie auf dem Bahnwege verbürgen.

Zusammenfassend: Sowohl im Berg- wie im Talverkehr macht sich die durch die Tarifpolitik der Reichsbahn hervorgerufene Ablenkung von Gütern auf den Schienenweg für die Elbeschiffahrt stark fühlbar. Die Bestrebungen, zu einem Ausgleich der Interessen zwischen Schiffahrt und Reichsbahn zu gelangen, bieten wenig Aussicht auf baldige Verwirklichung. Von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft werden noch immer Tarifmaßnahmen getroffen, die geeignet sind, der Elbeschiffahrt wichtige Verkehrsgüter zu entziehen. So

wurde im Berichtsmonat der AT 40 für Steinsalz für den direkten Verkehr mit den Seehäfen bei Auflieferung bestimmter Jahresmengen weiter ermäßigt. Ferner wurde ein AT 180 für Rohkupfer im Verkehr von Hamburg nach Oderberg eingeführt, der ebenfalls geeignet ist, der Schiffahrt Verkehr zu entziehen.

Oder 23. 4.—29. 4. 28: Die Wasserführung der Oder unterhalb Breslau war durchaus günstig, sodaß die Talschiffahrt mit einem Tiefgang über 1,50 m unbehindert vorankommen konnte. Bis zum 29. 4. einschließlich wurden 289 voll beladene Kähne durch Ransern zu Tal gemeldet. Die Bergbewegung war wiederum sehr stark, 62 beladene, 219 leere Kähne passierten Ransern. In Coselhafen hat der Bestand an Kahnraum etwas zugenommen, gegen 302 am 22. 4. waren es 320 am 29. 4. abends. Abgefertigt wurden in Coselhafen 228 Fahrzeuge.

Die in Stettin leer gewordenen Kähne mußten größtenteils leer nach oben abgeschleppt werden. Die Geschäftslage in Hamburg war im allgemeinen ruhiger. Kahnraum ist aber nicht allzu reichlich vorhanden.

30. 4.—6. 5. 1928: Im Laufe der Woche ist der Wasserstand erheblich zurückgegangen. Unter Ausnutzung des günstigen Segelwindes und teilweise mit Dampferhilfe hat die von Coselhafen zu Tal unterwegs befindliche Schiffahrt noch weitgehendst versucht, die freie Oder unterhalb Breslau vor weiterem Abfall des Wassers zu erreichen. Da auch seitens der Behörde die Schleusenzeiten verlängert worden waren, konnten 286 Talfahrzeuge Ransern passieren. Ab 6. 5. haben die ersten über 1,50 m beladenen Fahrzeuge, ab 7. 5. auch die 1,50 m beladenen oberhalb Ransern angestellt. Vom 8. 5. ab ist die Tauchtiefe unterhalb Breslau nur noch 1,28 m. In der Bergbewegung wurden 271 Kähne, darunter 72 beladene, durch Ransern gemeldet.

Stettin zeigte auch diese Woche keine Belebung und in Hamburg waren nur die Verladungen von Kohlen nach Berlin noch umfangreich, der Kahnraum daher etwas reichlicher vorhanden.

7. 5.—13. 5. 1928: Stärkere Niederschläge im Oder-Quellgebiet brachten am 10. Mai überraschend einen Wuchs der Oder von 1¼ m, sodaß die Tauchtiefe ab Breslau ab 11. 5. wieder auf 1,50 m heraufgesetzt werden konnte. Die Talbewegung durch Ransern mit 226 beladenen Fahrzeugen war daher recht umfangreich, und auch zu Berg mit 59 beladenen und 139 leeren Kähnen normal.

Der Kahnbestand in Coselhafen ist trotz des Zugangs von 211 Kähnen infolge der sehr starken Verladungen von 367 auf 357 Kähne zurückgegangen.

Im Bergverkehr ist von Stettin wie von Hamburg für die abgelaufene Woche bessere bezw. sehr gute Beschäftigung zu melden, sodaß der Kahnraum in Hamburg wieder mal vollkommen vergriffen ist.

14. 5.—20. 5. 1928: Der starke Verkehr hat sich in der Berichtswoche bei gutem Wasserstande glatt abgewickelt. Es ist aber eine baldige Aufbesserung der Wasserführung erforderlich, wenn nicht die Tauchtiefe unterhalb Breslau wieder heruntergesetzt werden muß. Die amtlichen Passiermeldungen von Ransern beziffern sich auf: zu Tal 274 beladene, zu Berg 87 beladene, 146 leere Kähne. Der Kahnbestand in Coselhafen ist erfreulicherweise weiter von 357 am 13. 5. auf 299 Kähne am 20. 5. abends zurückgegangen, nachdem 204 Kähne mit Ladung abgefertigt werden konnten.

Das Berggeschäft ab Stettin war wieder stiller, die Nachfrage nach Oderraum in Hamburg sehr lebhaft und konnte nur erfüllt werden, indem mehrere Schleppzüge mit leeren Fahrzeugen von Berlin und Umgegend Hamburg erreichten.

21. 5.—27. 5. 1928: Die starken Niederschläge gegen Ende der Berichtswoche, die der Neiße einen Wasserwuchs von rd. 2 m brachten, haben die Wasserführung der Oder unterhalb Breslau sehr günstig beeinflußt. Der wiederum starke Verkehr vollzog sich daher reibungslos. Es passierten die Schleuse Ransern zu Tal 212 voll beladene, zu Berg 73 beladene, 130 leere Kähne. Der Kahnbestand in Coselhafen ist nach Abfertigung von 228 voll beladenen Kähnen von 297 auf 290 am Pfingstsonntag zurückgegangen.

In Stettin wurde an Massengütern ein Seedampfer mit Erzen in die Binnenfahrzeuge umgeschlagen.

Das Berggeschäft ab Hamburg nach der Oder war weiter recht umfangreich.

28. 5.—3. 6. 1928: Das Hochwasser der Neiße hat die Oder unterhalb Breslau wieder voll aufgefüllt. Da die Oder aber selbst aus dem Quellgebiet nur einen Wuchs von ca. ³/₄ m brachte, der sich außerdem noch auf vier Tage verteilte, ist es nicht zu Hochwasserstörungen gekommen. Der Verkehr war wieder recht umfangreich, indem allein 245 voll beladene Kähne Ransern zu Tal passierten. Zu Berg wurden in Ransern geschleust 97 leere, 81 beladene Kähne. Auch in Coselhafen ist der Kahnbestand weiter von 290 auf 261 Kähne am 3. 6. 28 abends zurückgegangen, da die Verladungen unter Berücksichtigung der Feiertage nicht ungünstig waren.

Stettin war still, auch das Berggeschäft ab Hamburg nach der Oder ruhiger, nur die Anforderungen von Kahnraum nach Berlin etwas lebhafter.

Oderfrachten für ganze Kahnladungen Steinkohle.

Vom Frachtenausschuß für die Oder festgesetzte Schiffsfrachten in R.-Mark je Tonne (exkl. aller Nebenkosten als Umschlag, Zollabfertigung, Assekuranz, Kippgebühr).

Vom 23. April bis 3. Juni 1928

von	Breslau		Oppeln		Cosel-Oderhafen	
nach	Berlin-Oberspree	Stettin	Berlin-Oberspree	Stettin	Berlin-Oberspree	Stettin
	4,00	3,35	5,70	5,05	6,30	5,65

Für andere Güter in ganzen Kahnladungen sowie für Teilmengen treten entsprechende Zuschläge ein.
Mitgeteilt vom Schiffahrtsverein zu Breslau e. V., Breslau.

Umschlagsverkehr zu Tal in Tonnen.

	23. 4.—29. 4. 28	30. 4.—6. 5. 28	7. 5.—13. 5. 28	14. 5.—20. 5. 28	21. 5.—27. 5. 28	28. 5.—3. 6. 28
Coselhafen*)	77 929,5	71 009	94 327	71 944	84 070,5	64 783,5
darunter Güter	3 139,5	3 659	3 353,5	2 801,5	3 446,5	1 707
Oppeln*)	814	873	530	128	835	509
Breslau**)	7 657	10 773	10 503	7 213	7 211	5 952
Maltsch**)	13 022	10 025	11 704	16 963	20 574	11 149

*) Brennstoffe.
**) Brennstoffe und sonstige Güter.

Ostpreußische Wasserstraßen Die Lage der ostpreußischen Binnenschiffahrt hat im Monat Mai 1928 im Vergleich zum Vormonat keine wesentliche Aenderung erfahren. Der Verkehr auf den Tour-Dampferlinien war gering, während die Kleinschiffahrt im allgemeinen gut beschäftigt war. Die Getreideverfrachtungen nach Polen ließen nach, dagegen waren die Kohlen- und Schwefelkiestransporte nach Tilsit und Ragnit sowie die Ziegelverfrachtung vom Haff, Pillau und Heidemaulen nach Königsberg lebhaft. Es traten auch Ziegeltransporte von Marienburg nach Königsberg auf. Von den Memelstromabladestellen wurden nur wenige Verschiffungen ausgeführt. Die Frachten hielten sich etwa auf der Höhe des Vormonats. Der Wasserstand war durchweg günstig. Das Kahnraumangebot genügte im allgemeinen. Für Kohlen- und Schwefelkiesladungen mußte der Kahnraum teilweise aus Tilsit beschafft werden. Die im April bestehenden Aussichten auf eine Besserung der allgemeinen Lage der ostpreußischen Binnenschiffahrt haben sich nicht erfüllt.

Mitgeteilt von Robert Meyhoefer, G. m. b. H., Königsberg/Pr.

Donau Die Verkehrslage der Donauschiffahrt im Monat Mai 1928 ist gegenüber dem Vormonate nahezu unverändert geblieben. Im Talverkehr wurde ein geringer Rückgang des Abtransportes von Industrie-Fertigerzeugnissen festgestellt, der jedoch alljährlich um diese Zeit eintritt. / Im Getreidegeschäft ist die Lage ebenfalls unverändert. Aus Bulgarien wurde Tabak für Oesterreich und Polen zu Berg abgeführt. Von Bulgarien nach Oesterreich gingen ferner nicht unbedeutende Eier-Transporte. / Die gute Beschäftigung der Tankflotte hielt unverändert an. / Der Wasserstand hielt sich im Berichtsmonat auf der ganzen Strecke normal.

Mitgeteilt vom Bayerischen Lloyd A.-G., Regensburg.

Die Wasserstandsverhältnisse der norddeutschen Stromgebiete im Mai 1928. (Nach den an die Landesanstalt für Gewässerkunde gelangenden amtlichen Nachrichten.) Der Mai brachte den norddeutschen Stromgebieten anfangs warmes und trockenes Wetter, das bis gegen den 8. anhielt. Dann begann das regnerische und empfindlich kühle Wetter mit Schneeschauern an den Tagen der Eisheiligen, das fast bis zum Schluß des Monats dauerte. Nur die westlichen Stromgebiete einschließlich der Elbe hatten vom 26. ab wieder vorwiegend trockenes Wetter. Auf diesen Verlauf der Witterung ist zurückzuführen, daß das Wasser in allen Stromgebieten nach der Anschwellung im April beträchtlich fiel. Die vom 8. ab fast täglich niedergegangenen Mairegen, die meist nur unbeträchtliche Tagesbeträge lieferten, vermochten diese Entwicklung nicht aufzuhalten. Die niedrigsten Wasserstände des Monats wurden meist gegen Mitte Mai beobachtet, und zwar lagen sie im Memel- und Weichselgebiet etwas über, sonst meist etwas unter dem Jahresmittelwasser. Bemerkenswert ist, daß die Havel bei Spandau fast während des ganzen Monats und die Warthe bei Landsberg an 12 Tagen Wasserstände unter dem Jahresmittel hatte, eine Erscheinung, die in diesem Umfange zuletzt im Herbst 1926 beobachtet wurde.

Während in der zweiten Hälfte des Monats die Wasserstände des Rheins nur unwesentlich schwankten, hatten die Memel, der Pregel, die Weichsel, Weser und Ems leichte Anschwellungen, die aber nirgends das Jahresmittelhochwasser auch nur annähernd erreichten. — Infolge außergewöhnlich starker Regen, die in der Zeit vom 25. Mai morgens bis zum 27. morgens in den schlesischen Bergen, besonders im Riesen-, Eulen- und Heuscheuergebirge und in Teilen des Habelschwerdter Gebirges fielen, und die teilweise in einer Stunde 10 Liter Wasser auf den Quadratmeter brachten, führten die aus diesen Gebieten kommenden Nebenflüsse der Oder starkes Hochwasser. Am stärksten scheinen die Weistritz und Peile sowie die kleinen Zuflüsse der Katzbach betroffen zu sein. Der Scheitel der Hochwasserwelle passierte die Oder unterhalb Frankfurts erst in den ersten Tagen des Juni. Da auch Nordböhmen von dem Unwetter zur gleichen Zeit betroffen wurde, so hatte die Elbe aus ihrem böhmischen Einzugsgebiet ein Hochwasser, das an den deutschen Pegelstellen unter Jahresmittelhochwasser blieb. Der Ederstausee blieb während des Monats ganz gefüllt.

Das diesmalige Monatmittel liegt bei der Memel, dem Pregel und der Weichsel über dem Maidurchschnitt, bei der Elbe und Weser entspricht es ungefähr dem Durchschnitt, und bei der Oder, der Ems und dem Rhein liegt es meist unter diesem Wert.

Dr. W. Friedrich.

Wasserstände im April 1928

Gewässer	Pegelstelle	April 1928 NW	April 1928 MW	April 1928 HW	MW April 96/25*)	Jahresmittel 96/25*) MNW	Jahresmittel 96/25*) MW	Jahresmittel 96/25*) MHW
Memel	Tilsit	243	292	384	227	76	242	610
Pregel	Gr.Bubainen	160	231	290	184	68	194	448
Weichsel	Kurzebrack	199	240	310	212	25	181	526
Oder	Ratibor	114	150	242	198	80	178	601
„	Frankfurt	110	143	245	186	51	160	370
Warthe	Landsberg	56	85	146	89	—36	66	252
Netze	Vordamm	16	35	68	38	—45	28	140
Elbe	Barby	149	202	327	207	23	172	454
„	Wittenberge	181	240	382	230	43	187	441
Saale	Trotha U. P.	201	240	318	213	117	210	484
Havel	Spandau U. P.	42	61	82	77	22	74	143
Spree	Kersdorf U. P.	190	201	210	207	178	225	306
Weser	Minden	238	265	318	263	163	264	565
Aller	Westen	258	296	405	286	181	287	480
Ems	Greven	28	108	278	123	—10	168	567
Rhein	Maxau	393	437	472	481	290	429	661
„	Kaub	205	220	237	272	101	236	522
„	Köln	199	217	262	286	76	256	643
Main	Wertheim	145	168	202	154	83	158	422
Mosel	Trier	55	86	173	96	—5	101	476

*) Bei Kersdorf 1914/25

Die

59. Hauptversammlung

des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt findet vom 31. August bis 2. September in Königsberg statt.

FIRMENNACHRICHTEN

De Gruyter & Co. G. m. b. H., Duisburg. Bei der Firma de Gruyter & Co. G. m. b. H., Duisburg, mit Zweigniederlassungen in Mannheim und München, haben sich, wie wir dem Geschäftsbericht des Essener Bergwerks-Verein König Wilhelm für das Jahr 1927 entnehmen, die Verhältnisse während des laufenden Geschäftsjahres weiterhin verschlechtert. Wenn auch die Beschäftigung der Flotte als ausreichend zu bezeichnen war, so konnten durchweg nur ungünstige, keinen Gewinn abwerfende Schlepp- und Frachtsätze erzielt werden, da die Rheinschiffahrt unter dem Druck der Konkurrenz und des Wettbewerbes der Eisenbahn sowie der ununterbrochen höher werdenden Personallöhne fortgesetzt zu leiden hatte. Das Kohlenhandelsgeschäft der Firma in Mannheim und München hat sich unter Berücksichtigung der süddeutschen Marktverhältnisse befriedigend entwickelt.

Vereinigte Spediteure und Schiffer, Rheinschiffahrts-G. m. b. H., Mannheim. Die Gesellschaft hat ihre Zahlungen eingestellt und sich an ihre Gläubiger gewandt, um deren Einverständnis zur Einleitung eines Vergleichsverfahrens zu erlangen. Die Zahlungseinstellung dürfte auf die durch den Rheinschiffahrtsstreik geschaffene ungünstige Lage zurückzuführen sein.

Spree-Havel-Dampfschiffahrt-Gesellschaft „Stern“, Berlin. Wie die Verwaltung mitteilt, bleibt die „Stern“-Gesellschaft auch für 1927 wieder dividendenlos. Dieses ungünstige Ergebnis ist auf die außerordentlich schlechte Witterung des Berichtsjahres zurückzuführen. Die Wetterverhältnisse waren die ungünstigsten seit Bestehen der Gesellschaft. Laut Aufzeichnung des Meteorologischen Instituts Berlin wurden nur 34 Sommertage registriert. Die Einnahmen waren zwar etwas höher, jedoch stehen sie in keinem Verhältnis zur größeren Zahl der in Dienst gestellten Schiffe. Ein Gewinn wurde nicht erzielt. Ueber die Aussichten für 1928 kann noch nichts gesagt werden, da die Hauptmonate Juni-August noch bevorstehen. Das Frühjahrsgeschäft zeigte eine geringe Besserung.

Neckar-A.-G., Stuttgart. In der Bilanz für das Jahr 1927 erscheinen die fertiggestellten Staustufen mit 50,1 (31,8) Millionen Reichsmark, die im Bau befindlichen mit 5,8 (15,9) Mill. RM., die Gesamtinvestierung also um ungefähr 10 Mill. RM. auf 56 Millionen RM. gesteigert. Die langfristigen Darlehen des Reiches, Württembergs, Badens und Hessens sind entsprechend von 36,5 auf 48,4 Millionen RM. bei unverändert 5,36 Mill. RM. Aktienkapital gesteigert. Hinzu kommen die rund 8 Mill. RM. Anleiheschulden. Sonstige Schulden sind von 0,91 auf 1,39 Millionen RM. erhöht, das vorhandene Bankguthaben beträgt noch 3,44 (1,02) Millionen RM. Aus den Einnahmen verbleibt nach Abzug der Unkosten und Zinsen ein Betrag von 0,297 (0,206) Millionen RM., der der Abschreibungs- und Erneuerungsrücklage zugeführt wird, die damit auf 0,503 Mill. RM. kommt.

*

Aus dem Aufsichtsrat der Gesellschaft sind ausgeschieden: Herr Provinzialdirektor Dr. Kranzbühler, Darmstadt; Herr Kommerzienrat Magirus, Ulm; Herr Erster Bürgermeister Ritter, Mannheim. In der Generalversammlung vom 5. Mai 1928 sind neugewählt worden: Herr Oberbürgermeister Dr. Heimerich, Mannheim; Herr Kommerzienrat Wieland, Ulm.

Donauverkehr A.-G., München. Die Gesellschaft hat sich aufgelöst. Ansprüche von Gläubigern sind bei dem Liquidator Ludwig Jungermann, München, anzumelden.

Hafen-Dampfschiffahrt-A.-G., Hamburg. In der G.-V. am 30. 5. 28 sind die Herren Senator a. D. Louis Gruenwaldt, Senator Adolf Schönfelder und Staatsrat Dr. Krönig zu Aufsichtsratsmitgliedern gewählt worden. Herr Senator a. D. Paul Hoffmann ist durch Tod ausgeschieden.

PERSÖNLICHES

Der Bayerische Ministerpräsident Dr. Heinrich Held konnte am 6. Juni 1928 den 60. Geburtstag feiern. Der Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt entbot auf telegrafischem Wege seinem verdienten Mitglied „als dem tatkräftigen Förderer der deutschen Binnenschiffahrt in besonderer Anerkennung seiner Verdienste um die Verwirklichung des Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsweges“ die herzlichsten Glückwünsche.

*

Aus Anlaß der Jahrhundertfeier der Technischen Hochschule Dresden wurde eine Reihe bekannter Persönlichkeiten zu Ehrendoktoren promoviert, und zwar u. a. zum Doktor-Ingenieur ehrenhalber: Oberbaudirektor Dantscher, Rektor der Technischen Hochschule München, und Ministerialrat Arno Sorger, Dresden.

*

Der Herr Reichspräsident hat den Staatssekretär i. W. Dr. Kirschstein auf seinen Antrag mit Ablauf des 30. Juni 1928 in den dauernden Ruhestand versetzt.

BUCHBESPRECHUNGEN

Modellversuche für die Schußrinne des Shannon-Kraftwerkes. Von Prof. Dr. Ludin, Berlin. Mitteilung aus dem Wasserbaulaboratorium der Technischen Hochschule Berlin Nr. 4 (Sonderabdruck aus der Zeitschrift „Der Bauingenieur“, Zeitschrift für das gesamte Bauwesen, 9. Jahrg., 1928, Heft 11.) Verlag von Julius Springer, Berlin.

Die im Auftrag der Siemensfirmen im Wasserbaulaboratorium der Technischen Hochschule Berlin durchgeführten Modellversuche ergaben Aufschlüsse über Energieverzehrung, Schwall-, Sunk-, Stoßwellen und Strömungserscheinungen und deren Einwirkung auf die Schiffahrt.

Deutscher Binnenschiffahrtstag 1928
Königsberg i. Pr.

31. August bis 2. September 1928

59. Hauptversammlung des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V.

1928 Nr. 13-14 Juliheft

Zeitschrift für Binnenschiffahrt

Herausgeber: Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt e. V. Berlin NW 40 Herwarthstr. 3a
Fernsprech-Anschluss: Amt Hansa Nr. 2744, Nr. 2745 und Nr. 2755 • Telegramm-Adresse: Binnenfahrt, Berlin

60. JAHRGANG DER MITTEILUNGEN DES ZENTRALVEREINS

Vorstand: Generaldirektor Dr. h. c. Ott, Köln / Geh. Baurat Prof. Dr. ing. h. c. de Thierry, Berlin
Hauptgeschäftsführer: Syndikus E. Schreiber, Berlin NW 40, Herwarthstr. 3a

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" erscheint zweimal monatl. u. ist Organ nachstehender Vereinigungen

Brandenburgischer Oder-Verein, Frankfurt a. O. / Bremer Kanal-Verein, Bremen / Deutsch-Oesterreich-Ungarisch-Schweizerischer Verband für Binnenschiffahrt / Elbe-Ostsee-Kanal A.-G. Wismar Hamburger Verein für Flußschiffahrt / Hansa-Kanal-Verein, Bremen / Intern. Vereinigung z. Förderung des Rheines bis zum Bodensee / Kanalverein Berlin-Leipzig / Küstenkanal-Verein Oldenburg Nordschweiz. Verband f. Schiffahrt Rhein-Bodensee / Pommerscher Binnenschiffahrtsverein / Schlesischer Oderverein / Südostpreuß Kanalverein e. V. / Südwestdeutscher Kanalverein f. Rhein-Donau Neckar / Verband für Kanalisierung der Mosel u. Saar / Verband zur Wahrung der märk. Schiffahrtsinteressen e. V. / Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr e. V. / Werra-Kanalverein zur Verbindung der Weser mit Main und Donau / Weser-Bund e. V.





Schriftleitung:
Berlin NW 40, Herwarthstraße Nr. 3a
Fernruf Hansa Nr. 2744-45-55, Tel.-Adr.: Binnenfahrt

Die in der Z. f. B. zur Veröffentlichung gelangenden Aufsätze gehen in das Eigentum des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V. über. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Herausgeber keine Verantwortung. Beantwortung von Anfragen und Rücksendung von Manuskripten erfolgt nur, wenn Rückporto beigefügt ist. Nachdruck einzelner Artikel ist nur mit Erlaubnis der Schriftleitung und unter Quellenangabe gestattet. **Bezugspreis** monatlich 2 Mark, nach dem Ausland monatlich 3 Mark. Einzelhefte kosten 1,25 M. **Anzeigen.** Die 4 gespalt. Millimeterzeile 20 Pfg. Bei Wiederholungen Rabatt laut Tarif. Etwaiger Erscheinungsausfall infolge höherer Gewalt oder Streiks berechtigt nicht zur Rückforderung des Bezugsgelder.

Verlag:
Mammut-Verlag G. m. b. H.
Berlin S 14, Wallstr. 56, Fernruf F. 7 Jannowitz Nr. 4570

Deutscher Binnenschiffahrtstag 1928

Die 59. o. Hauptversammlung des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V. findet vom 31. August bis 2. September 1928 in Königsberg i. Pr. statt

*

Vorläufiges Programm:

Freitag, den 31. August 1928:

Vormittag: Deutscher Binnenschiffahrtstag.
(Vortrags-Themen: „Grenzland — ein Verkehrsproblem", „Der Stand der Bauarbeiten in der Reichswasserstraßenverwaltung" [Ministerialdirektor Dr. Ing. e. h. Gährs, Berlin], „Die Bedeutung der ostpreußischen Binnenschiffahrt, insbesondere für die Holzwirtschaft" [Syndikus Dr. Bock, Königsberg/Pr.]).
Mittag: Gemeinsames Essen.
Nachmittag: Königsberger Hafen-Rundfahrt.
Abend: Begrüßung durch die Stadtverwaltung Königsberg.

*

Sonnabend, den 1. September 1928:

Gemeinsamer Ausflug nach Rossitten auf der Kurischen Nehrung. (Besichtigung der Wanderdünen, der Vogelwarte und der Segelfliegerschule.)

*

Sonntag, den 2. September 1928:

Gemeinsamer Ausflug nach Marienburg.

*

Das genaue Programm für den „Deutschen Binnenschiffahrtstag 1928" wird in den nächsten Tagen mit den Einladungen zum Versand gelangen.

Harburg-Wilhelmsburg als Umschlagsplatz und Industriehafen

Von Dr. Bödecker, Harburg-Wilhelmsburg.

Wie auf anderen Gebieten wirtschaftlicher Tätigkeit ist auch im Hafenwesen die Tendenz zur Spezialisierung wirksam; natürlich nicht in dem Sinne, daß eine völlig klare Trennung der verschiedenen Hafenkategorien sich anbahnt. Vielmehr wird eine Reihe großer Hafenplätze stets mehrere oder auch sämtliche Merkmale des Personen- und Güterverkehrs verschiedenster Art aufweisen*). Soweit mittlere Häfen in Frage kommen, sind dagegen drei Kategorien zu unterscheiden, deren Abgrenzung sich aus dem Ueberwiegen eines besonders gearteten Verkehrs ergibt:

Wir haben solche Häfen, die vornehmlich den Passagedienst betreiben, und in denen ein nennenswerter Güterverkehr außer der Gepäckbeförderung nicht stattfindet. Andere Häfen sind im besonderen auf den Umschlag hochwertiger Güter eingerichtet, die von Uebersee empfangen oder nach dort versandt werden sollen. Die notwendige Ergänzung dieser Stückguthäfen bilden die Seehäfen für Massengutumschlag.

Wir finden Massenguthäfen als Versandplätze bedeutsamer Agrar- und Bergwerksbezirke, deren Produkte in solchen Mengen gewonnen werden, daß die Umgebung sie nicht aufnehmen oder verarbeiten kann. Andererseits tragen die Umschlagshäfen für Massengut auch den Charakter von Empfangsplätzen, wo eine große Industrie der überseeischen Rohstoffe bedarf, wo die Ernährung industrieller Bevölkerungsmassen durch agrare Einfuhr ergänzt werden muß oder die heimische Landwirtschaft auf den Auslandsbezug von Futter- und Düngemitteln angewiesen ist.

Soweit die Verarbeitung der überseeischen Rohstoffeinfuhr nicht am Hafenplatz erfolgt und das Fabrikat wieder dem Export zufällt oder im Inlande abgesetzt wird, obliegt den Massengut-Umschlagsplätzen die Verfrachtung der Einfuhrgüter in das Hinterland. Und da gerade bei Massenware die Transportkosten nicht selten das Zünglein an der Waage spielen, ist eine frachtgünstige Lage des Umschlagsplatzes und vor allem der Anschluß an ein weitverzweigtes Wasserstraßensystem die Voraussetzung seiner Entwicklung.

Diese Vorbedingungen für den Empfang und Versand an Massengut sind in besonderem Maße für das Unterelbegebiet erfüllt, das neben der Rheinmündung die wichtigste Pforte des europäischen Festlandes bildet. Hier im Vorort des Elbstromgebiets konnte die junge Großstadt Harburg-Wilhelmsburg im Lauf weniger Jahrzehnte sich zu einem bevorzugten Massenguthafen und Zentrum industrieller Tätigkeit entwickeln. Mit dem offenen Meere ist die Stadt durch den 100 km langen seeschifftiefen Lauf der Unterelbe verbunden, während zum Einflußgebiet der nach Böhmen hinein befahrbaren Oberelbe der größere Teil des mittleren und östlichen Deutschland und ebenso die Tschechoslowakei gehört. Im Stadtteil Harburg treffen die drei Bahnlinien von Hannover, Bremen und Cuxhaven zusammen und vereinen sich zu der viergleisig ausgebauten Strecke von Harburg über Wilhelmsburg nach Hamburg, die mit ihren Ueberbrückungen der Süder- und Norderelbe zugleich die Grenze des Seeschiffahrtsgebietes bildet. So ist Harburg-Wilhelmsburg nicht nur kilometrisch nächstliegender Seehafen für den gesamten oberen Elbeverkehr, sondern auch nächster Elbhafen des rheinisch-westfälischen Industriebezirks.

Der günstigen Verkehrslage entsprechen günstige lokale Verkehrsanschlüsse und Einrichtungen. Der ältere Harburger Binnenhafen ist ein Dockhafen, der mit der Süderelbe durch zwei Kammerschleusen verbunden ist. Die Mehrzahl der 12 Teilhäfen mit einer Gesamtwasserfläche von fast 30 ha und einer überwiegend befestigten Uferstrecke von 9,5 km Länge ist mit Eisenbahnanschluß und Kränen versehen. Um auch den Anforderungen der modernen Großschiffahrt zu genügen, sind unterhalb der Elbbrücken in den Jahren 1904 bis 1907 offene Tidehäfen geschaffen worden. Dieser Neue Seehafen besteht heute aus drei Becken, die bei einer Sohlenbreite von 100 m Längen von 540, 625 und 785 m aufweisen. Die Tiefe beträgt bei mittlerem Hochwasser der Elbe 9,8 m, bei mittlerem Niedrigwasser rund 8 m. Die Landzungen zwischen den Becken sind sturmflutfrei aufgehöht und durch Straßen in je zwei Hälften geteilt. Zu beiden Seiten der Straßen verlaufen die zum Hafenbahnhof führenden Anschlußgleise. Ein viertes Hafenbecken von 1000 m Länge, das ein Gelände von 400 000 qm aufschließen soll, wird in nächster Zeit dem Verkehr übergeben und namentlich dem Umschlag von Mineralölen dienen. Schon heute ist die Ansiedlung großer Industriewerke zur Lagerung und Verarbeitung von Rohöl gesichert; umfassende Anlagen befinden sich im Bau.

Da das Gebiet des Neuen Seehafens elbabwärts von der hamburgischen Exclave Moorburg be-

*) Anm. d. Schriftl.: Vgl. Z. f. B. 5/1928, 151: „Rationalisierung der Häfen".



Am Harburger Hafen

grenzt wird, ist mit der Anlage des vierten Bekkens das verfügbare Hafengelände auf dem linken Ufer der Süderelbe erschöpft. Die künftige Entwicklung der Häfen ist daher auf die gegenüberliegende Elbinsel Kattwyk-Hoheschaar (eingemeindet) angewiesen. Hier ist im vergangenen Jahre durch Ausbau der Elbarme Rethe und Reiherstieg wertvolles Industriegelände mit gutem Bahn- und Straßenanschluß gewonnen. Als erste Anlage auf diesem Gebiet ist der große Umschlagsbetrieb für das Deutsche Kalisyndikat errichtet worden*). Außer einer seeschiffstiefen Ufermauer von 300 m Länge sind Speicherräume für die Aufnahme von über 100 000 Tonnen Kali geschaffen und neuzeitliche Förderanlagen für den Umschlag vom Eisenbahnwagen oder Flußfahrzeug in Seeschiffe eingerichtet worden. Ein weiteres von der Rethe abzweigendes Hafenbecken wird in diesem Jahre der Vollendung entgegengehen.

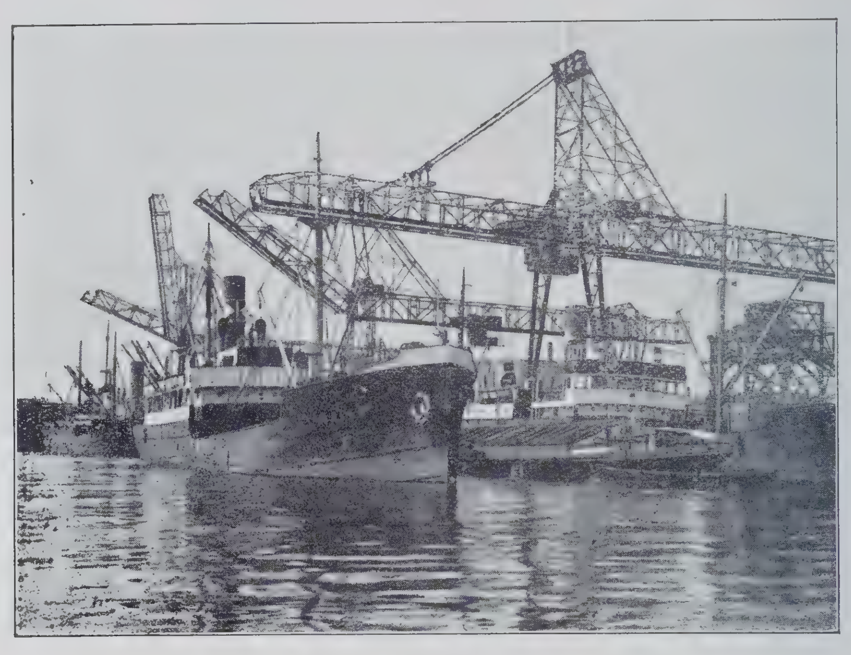
Unter den im Neuen Seehafen und in dem für kleinere Seeschiffe zugänglichen Binnenhafen empfangenen und abgefertigten Mengen steht der Kohlenhandel an erster Stelle. Andere wesentliche Einfuhr- und Umschlagsgüter sind Oelsaaten und Futtermittel, Schwefel und Schwefelkies, Mineralien wie Phosphate, Schwerspat, Feldspat usw. sowie Nutz- und Grubenholz. Die Anlagen der Seehafen-Kaibetriebe sind mit den modernsten Mitteln der Transport- und Umschlagstechnik ausgeführt; sie ermöglichen durch weitgehende Mechanisierung eine wesentliche Verbilligung der Transportkosten und gewährleisten die Schonung der Güter; auch ein Zeichen des modernen Geistes, der diese Unternehmungen leitet. Zur Charakterisierung der Bedeutung des Hafens und Massengutumschlags sollen die folgenden Angaben dienen:

Art und Menge der im Harburger Seeschiffsverkehr eingegangenen Güter.

	1904	1908	1913	1925
		in 1000 t		
Steinkohlen	20,1	118,0	930,0	567,8
Schwefelkies	9,0	40,6	22,9	212,6
Oelsaaten	5,2	11,1	61,5	88,6
Phosphat	2,9	9,2	7,8	73,7
Holz	20,5	27,5	58,6	65,5
Tonerde	16,5	22,6	24,5	33,8
Schiefer usw.	14,2	9,0	9,1	11,8
Steine	15,0	11,3	10,8	10,5
Schwefel	—	—	—	134,9
	103,4	249,3	1125,2	1201,2
Güter insgesamt	145,2	299,2	1163,7	1273,2

Im Jahre 1927 liefen insgesamt 3478 Seeschiffe mit 985 457 Netto-Reg.-Tons Größe und 17 008 Binnenschiffe mit 3 202 144 Reg.-Tons Tragfähigkeit ein. Der Güterumschlag betrug in der Einfuhr 1 159 137 Tonnen, in der Ausfuhr 394 238 Tonnen. Vom Gesamtumschlag entfielen in 1000 Tonnen: auf Steinkohlen 599,2, auf Schwefel unnd Schwefelkies 432,0, auf Phosphate 200,7, auf Oelsaaten und Oelerzeugnisse 284,0. Im Binnenschiffs- und Pendelverkehr wurden im gleichen Jahre in der Einfuhr 1 399 259 Tonnen, in der Ausfuhr 1 019 993 Tonnen umgeschlagen; unter anderem in 1000 Tonnen: Oelsaaten und Oelerzeugnisse 1066,4, Ge-

*) Anm. d. Schriftl.: Vgl. Z. f. B. 12/1928, 380: „Der Kali-Umschlagshafen auf Kattwyk".



Umschlagsverkehr im neuen Seehafen

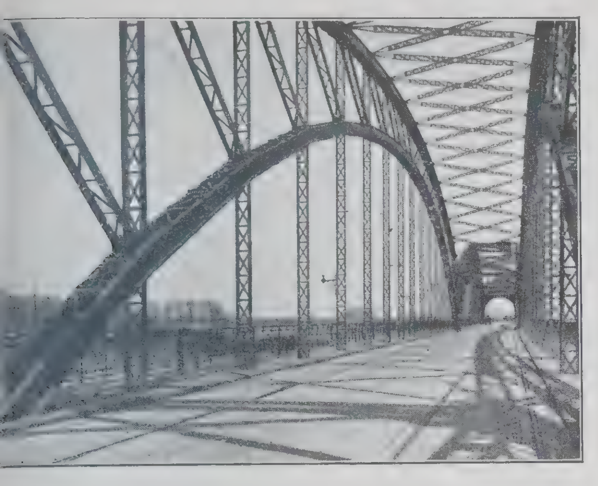
treide aller Art und Mühlenerzeugnisse 299,9, Steinkohlen 456,5, Schwefel und Schwefelkies 163,0, Phosphate 124,8.

Auch die Häufung industrieller Produktion in Harburg-Wilhelmsburg ist durch die verkehrsgeographische Lage der Stadt bestimmt. Als Zubringer überseeischer Rohstoffe, als Ausfalltor für den Absatz von Fertigwaren im fremden Land spielt die Elbe eine bedeutsame Rolle. Ein anderer Umstand ist für Stetigkeit und Billigkeit der Kraftstoffversorgung von Bedeutung, und zwar die Lage Harburgs auf der Grenze des westfälischen und englischen Kohlenabsatzgebietes.

In Harburg-Wilhelmsburg haben sich also hauptsächlich solche Industrien niedergelassen, die irgendwie weltwirtschaftlich orientiert sind. Bei diesen handelt es sich zumeist um die Verarbeitung überseeischer Rohstoffe, die entweder nach dieser Verarbeitung wieder dem Export zufallen, oder, zumal sie Massengüter sind, nach ihrer Bearbeitung in komprimierter Form dem Inlandsverbrauch zur Verfügung gestellt werden.

An erster Stelle ist die harburgische Mühlenindustrie, und zwar die Oelmüllerei zu nennen. Nach dem Rückgang der Haus- und Lohnproduktion in diesem Gewerbe begann der eigentliche Aufschwung der Handelsmüllerei in den achtziger Jahren, um nach dem Kriege durch den Ausbau der Raffinations- und Härtungstechnik einen vorläufigen Höchstpunkt zu erreichen. Durch technische Fortschritte wurde die Kapazität der einzelnen Betriebe derart erhöht, daß 1913 etwa 40%, im letzten Jahre aber mehr als die Hälfte der deutschen Oelsaateinfuhr im Werte von 670 Mill. Mark in Harburg-Wilhelmsburg verarbeitet wurde. An der Spitze der Harburger Oelindustrie stehen noch heute F. Thörl's Vereinigte Harburger Oelfabriken A.-G., die sich in vier einzelne Großbetriebe gliedern. Ein anderes Unternehmen gleicher Art und gleicher Bedeutung sind die Harburger Oelwerke Brinckman & Mergell. Als weitere Großbetriebe bleiben in erster Linie zu nennen die Oelwerke Teutonia, die Oelwerke der Firma Noblee & Thörl Nachflg. und Koch's Oelwerke; in Wilhelmsburg neben der Bremer Oelfabrik vor allem die Palminwerke H. Schlinck & Cie. — Gleichzeitig mit dem Aufschwung der Oelindustrie begann die Ausdehnung der Getreidemüllerei in Harburg-Wilhelmsburg. Mit dem Wachsen des Inlandsbedarfs und seiner teilweisen Verschiebung vom Roggen zum Weizen erfolgte erstmalig die Verarbeitung des auf dem Seewege eingeführten Auslandsgetreides. Aus diesem Umstand und aus der steigenden Aufnahmefähigkeit der Auslandsmärkte ergab sich in der Folge der Hauptvorteil der Hafenmühlen, die zur Massenerzeugung übergehen und den Inlandsabsatz durch Veredelungsverkehr ergänzen konnten. So steigerten die größte europäische Weizenmühle von Georg Plange und der Harburger Mühlenbetrieb in kurzer Zeit ihre Rohstoff-Tagesleistung auf weit über 1000 t. Andere Betriebe nahmen die Herstellung von Hafer- oder Gerstefabrikaten auf, andere beschränkten sich auf Kundenmüllerei.

Ein weiterer ortstypischer Industriezweig ist die Kautschukwarenherstellung, die im Gegensatz zur Müllerei keine handwerksmäßige Tradition besitzt. Seit ihrer Gründung in den fünfziger Jahren treten die Harburger Gummifabriken als Großbetriebe mit ausgedehnten maschinellem Apparat auf. Die in Harburg ansässigen hauptsächlichsten Unternehmungen dieser



Die Harburg-Wilhelmsburger Elbbrücke

Branche sind die Harburger Gummiwarenfabrik Phoenix A.-G. (vorm. „Harburg-Wien"), die Kautschukwerke Dr. Heinr. Traun & Söhne und die Guttaperchawarenfabrik von H. Rost & Co. Diese Betriebe, die infolge ausgedehnter Spezialisierung nur in mäßigem Konkurrenzkampf stehen, beschäftigen zeitweilig gegen 6000 Arbeitskräfte und übertreffen damit noch die Arbeiterzahl der Oelindustrie. Erklärlich daher, daß die Gummiindustrie neben der Celmüllerei im lokalen Wirtschaftsleben die bedeutsamste Rolle spielt. Als Tochterfirma der „Phoenix" verdient die Internationale Galalith-Gesellschaft Hoff & Co., ein mehr als 1200 Arbeiter zählendes Unternehmen der Kunsthornindustrie, besondere Beachtung. In diesem neuartigen Gewerbezweig wird unter Anwendung eines bestimmten Härteverfahrens ohne Zusatz fremder Substanzen aus Kasein ein hornartiges Produkt gewonnen, das stetig wachsender Nachfrage begegnet.

Mannigfaltig ist das Bild der Harburg-Wilhelmsburger Chemischen Industrie und der Düngemittelfabrikation. Namentlich erkannte der anorganische Großfabrikate herstellende Zweig dieser Industrie die Eignung Harburgs als Einfuhrplatz fremder Rohstoffe auch Standort der Verarbeitung zu werden. Ansässig sind die Norddeutsche Chemische Fabrik, die Chemischen Werke Schön & Co., die Salpeterfabriken Harburg-Staßfurt und die Niederlassung der früher Merck'schen Guano- und Phosphatwerke. In Wilhelmsburg befindet sich eine Reihe weiterer Groß- und Mittelbetriebe der Chemie; daneben ist hier die Mineralölindustrie durch Betriebe der Deutschen Erdölwerke A.-G. und der Mineralölwerke Rhenania, durch die Oelwerke von Julius Schindler und die von Ernst Schliemann vertreten. Die Rhenania-Ossag und ebenso die Deutsch-Amerikanische Petroleumgesellschaft haben nunmehr auch am vierten Becken des Harburger Seehafens umfangreiche Anlagen errichtet.

Neben der Textilindustrie sollen die anderen, in Harburg angesiedelten Industriezweige nur noch insoweit erwähnt werden, als ihre Tätigkeit gerade am Seehafenplatz mit besonderen Vorteilen verbunden ist oder ihre Entwicklung im Zusammenhang mit derjenigen der dominierenden Industrien erfolgte. Die größten Textilunternehmen am Orte sind die Vereinigte Jutespinnereien und Webereien A.-G. und die Hamburger Wollkämmerei in Wilhelmsburg, die zusammen über 4000 Personen beschäftigen und zu den besteingerichteten Betrieben dieser Art gehören.

Unter den Maschinenfabriken ragen die Betriebe hervor, die sich weitestgehend auf den Bedarf der lokalen Großindustrie oder des Schiffbaus spezialisierten. So wurde durch Austausch von Bau- und Betriebserfahrungen die technische Entwicklung gefördert. Als Hersteller von Spezialmaschinen der Oel- und Gummiindustrie sind die Harburger Eisen- und Bronzewerke A.-G. bekannt, für den Schiffbau arbeiten die Metall- und Eisenwerke von Georg Niemeyer, ebenso die Maschinen- und Dampfkesselfabrik Christiansen & Meyer. Zu den größeren Werftbetrieben rechnet die Dampfboot- und Maschinenfabrik R. Holtz, die zeitweilig mehr als 1000 Arbeiter beschäftigt; Mittelbetriebe sind die Schiffswerft von H. W. Ritscher und nicht weniger als 15 Unternehmungen in Wilhelmsburg.

Im Anschluß an die Einfuhr englischer Kohle und italienischen Asphalts entstanden in Harburg-Wilhelmsburg Kohlenaufbereitungs- und Brikettindustrie sowie Teer- und Asphaltfabrikation. Endlich sind auch Lederindustrie, Sägewerke, Rohr- und Fischbeinfabrikation, Fischindustrie, Mineralwasserherstellung und Bierbrauerei vertreten.

So ist Harburg-Wilhelmsburg ein wichtiger Industrieort Norddeutschlands geworden und trägt mit seinen bald 30 000 Arbeitern den am meisten industriellen Charakter unter allen nord- und mitteldeutschen Städten. Der Hafen und sein lebhafter Verkehr und die gewerbliche Produktion als wertschaffende Arbeit sind ausschlaggebende Faktoren im Wirtschaftsleben unserer Stadt.



Fabriken am westlichen Bahnhofs-Kanal

Schiffspreise und Aufwertung

Die Wertanteilslehre des Kammergerichts und die Aufwertung von Schiffspfandrechten

Von Rechtsanwalt und Notar Dr. Jony Schneider, Breslau.

Der Finanzpraktiker sieht in einem Schiff dasselbe wie in einem Grundstück: Kapitalanlage und Kreditobjekt. Ein beleihungswürdiges, unbelastetes Grundstück oder Schiff ist ein ökonomischer Widerspruch in sich selbst, denn die Rente des Grundstückes oder des Schiffs muß — normale Verhältnisse vorausgesetzt — immer höher sein als die Kosten eines auf das Wertobjekt genommenen Realkredits. Infolgedessen werden Schiffe wie Grundstücke regelmäßig nur zu einem Teil durch Barzahlung erworben, ein durch Eintragung gesichertes Restkaufgeld bleibt geschuldet. Die Gesetzgebung hat den Verhältnissen Rechnung getragen; die Grundstücksähnlichkeit des Schiffes als Realkreditobjekt hat zur Einführung des eingetragenen Registerpfandrechts geführt, das der Grundstückshypothek hinsichtlich der gesetzlichen Regelung und in seiner wirtschaftlichen Auswirkung angenähert ist.

Bei Schaffung des B.G.B. war man sich allerdings darüber einig, daß das Schiffspfandrecht weniger eine Grundlage des Realkredits bilden, sondern vielmehr den Zweck verfolgen sollte, als Verstärkung des Personalkredits zu dienen. (Prot. 3. St. 501. Not. 3. St. 846). Das ist in der Rechtsprechung zum Nachteil der Sicherheit der Schiffshypothek in mehreren Entscheidungen des Kammergerichts ausgesprochen. So Jahrbuch der Entscheidungen des Kammergerichts 38/186 (Unzulässigkeit der Eintragung der Zwangsvollstreckungsklausel im Schiffsregister) oder der neuerlich ergangene Beschluß des K.G. vom 15. März 1928 (Unzulässigkeit der Eintragung jeglicher Verfügungsbeschränkung des Eigentümers, da abgedruckt in „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" 1928 S. 328). Für die Aufwertung ist aber das Schiffspfandrecht der Grundstückshypothek vom Aufwertungsgesetz und der Rechtsprechung so gut wie völlig gleichgestellt worden, insbesondere bezüglich der Behandlung der zugrundeliegenden persönlichen Forderung. In einer Entscheidung des Kammergerichts: A. W. III. 2930/27 vom 26. 4. 1928 (die bisher nicht abgedruckt wurde) hat das höchste preußische Gericht in Aufwertungssachen ohne weitere Begründung sich auf den Standpunkt gestellt, daß Schiffspfandrecht und Grundstückshypothek gegeneinander ausgetauscht werden könnten wie zwei Grundstückshypotheken: § 5 Abs. 2 Aufwertungsgesetz .... „Im Falle der Auswechslung des belasteten Grundstücks gegen ein anderes Grundstück desselben Eigentümers." In Verbindung mit § 32 Aufw. Ges.

Das Kammergericht kommt aber zu seiner Auffassung aus sozialen Erwägungen. Es sagt in der angezogenen Entscheidung: Die wirtschaftlichen Erwägungen und die Gründe der Billigkeit, die im wesentlichen zu der Bestimmung des § 5 Abs. 2 Aufwertungsgesetz geführt haben, sprechen durchaus gegen die einschränkende Auslegung, daß mit Rücksicht auf die juristische Verschiedenheit der beiden Rechtsinstitute, Schiffspfandrecht und Grundstückshypothek nicht füreinander eingesetzt werden könnten, vielmehr sei dies durchaus zulässig.

Wie bei den Restkaufgeldhypotheken wird von den Gerichten auch bezüglich der Berechnung der Aufwertungsbeträge persönlicher Forderungen der Restkaufgeldschiffspfandrechte verfahren. Es wird aufgewertet „nach dem Wertverhältnis". Die für die „Aufwertung nach dem Wertanteil" maßgebende Entscheidung des Kammergerichts vom 5. Februar 1925 (I.W. 25. S. 630) hat sich damals auf den Standpunkt gestellt: „Der Richter soll eine gerechte und billige Abwägung und Ausgleichung der beiderseitigen Interessen unter besonderer Berücksichtigung der Verhältnisse des Einzelfalles und unter Vermeidung einer ungerechtfertigten Bereicherung, jedoch auch ohne Schädigung des Aufwertungspflichtigen vornehmen. Diesem Grundgedanken wird, wenigstens soweit es sich um die Aufwertung von hypothekarisch gesicherten Restkaufgeldforderungen aus in der Inflationszeit abgeschlossenen Grundstücksverkäufen handelt, die in dem Beschluß vom 24. November 1924 dargelegte Art der Berechnung des Aufwertungsbetrages gerecht. Danach wird von dem jetzigen Werte des Grundstückes (jedoch nach Abzug inzwischen vorgenommener Verbesserungen) derselbe Bruchteil des Wertes berechnet, den die Restkaufgeldforderung im Verhältnisse zum damaligen, in der Regel dem Kaufpreise entsprechenden Grundstückswert darstellt. Diese Summe stellt den Normalbetrag für die Aufwertung oder den Ausgangspunkt für die Berechnung des Aufwertungsbetrages dar. Je nach Lage des Einzelfalles sind aber von diesem Betrage mehr oder weniger erhebliche Abschläge zu machen." Das Kammergericht weist aber gleichzeitig einschränkend auf folgenden Gesichtspunkt hin: „Ebenso wie der Vorteil der Warenkonjunktur dem Käufer zugute kommt, so muß auch dem Grundstückskäufer eine — der Warenkonjunktur ähnliche — nachträgliche Wertsteigerung, z. B. durch Anlage einer Villenkolonie oder eines Bahnhofes oder dergleichen, zu gute kommen. In einem solchen Falle ist der für die Berechnung des Aufwertungsbetrages bedeutsame jetzige Grundstückswert nur in der nach Abzug dieser nachträglichen Wertsteigerung sich ergebenden Höhe an-

zusetzen. Hat der Käufer besonders billig gekauft, blieb der Kaufpreis hinter dem sonst für solche Grundstücke in der fraglichen Zeit gezahlten Preise und damit hinter dem wirklichen Werte zurück, so muß auch dieser Vorteil dem Käufer verbleiben, und es ist deshalb bei der Berechnung des Aufwertungsbetrages nicht von dem Verhältnis des Restkaufpreises zum Kaufpreise, sondern von dessen Verhältnis zum damaligen wirklichen Werte auszugehen."

Bei der Aufwertung der persönlichen Forderung von Restkaufgeldschiffspfandrechten verfahren nun die Gerichte ebenso wie bei den Grundstücken, für welche das Kammergericht seine Wertanteilslehre aufgestellt hat. Wieviel Teile vom Gesamtpreise machte seinerzeit das gestundete, eingetragene Restkaufgeld aus? Ebensoviel Teile muß der Heute-Preis des Restkaufgeldschiffspfandrechts betragen. Oder in Zahlen aus der Vorkriegs- oder Inflationszeit genommen: 50 000.— Papiermark einstiger Kaufpreis zu 20 000.— Papiermark Restkaufgeldhypothek würde bei einem jetzigen Wert von 30 000.— Goldmark eine Aufwertung der Restkaufgeldhypothek von 12 000.— Goldmark zur Folge haben. Korrigiert nach oben zugunsten des Schuldners wird diese Berechnungsweise dadurch, daß Restkaufgelder, die vor 1909 entstanden sind, nicht über 25% des Goldwerts, vor 1912 entstanden, nicht über 75%, vor 1921 nicht über 100%, vor dem 1. Oktober 1921 nicht über 400% und später enstandene nicht über 600% des Goldwerts der einstigen Forderung aufgewertet werden dürfen. Hier spricht das Gesetz von Werten, und auch die Kammergerichtstheorie spricht von „Wertanteilen"; in Wirklichkeit ergibt sich aber, daß mehr oder weniger schematisch nicht von Werten, sondern von „Preisen" ausgegangen wird, so daß das subjektive Moment, das bei manchem Kauf nach oben oder nach unten von erheblicher Bedeutung ist, und sich im Preise manifestiert, unberücksichtigt bleibt, anstatt daß zum Vergleich beide Male der objektive „Wert" in Rechnung gestellt wird.

Das Korrektiv nach unten bilden Gründe billigen Ermessens, zunächst subjektiver Art, die wirtschaftlichen Verhältnisse beider Parteien gegenwärtig und zur Zeit des einstigen Verkaufs in Vergleich gesetzt. Was machte der Verkäufer mit dem Restkaufgelde? Wie legte er es an? Verwandte er es etwa selbst, um Schulden zu bezahlen, Grundstücke zu entpfänden, oder verlor er es später? Sodann Gesichtspunkte objektiver Art, bei Grundstückshypothekenaufwertung etwa die Art des Grundstückes (städtisches oder ländliches oder gewerblich benutztes). Der Einfluß der Wohnungszwangswirtschaft, die erhöhte steuerliche Belastung der Grundstücke und die Notwendigkeit der Erhaltung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Eigentümers; schließlich sagt das Kammergericht, daß das Unglück der Inflation von beiden Teilen getragen werden müsse, und es sei deshalb kein „billiger und gerechter" Vergleich, wenn einer von beiden allein die Nachteile des Währungsverfalls zu tragen hätte. Dieser Grundsatz darf sich aber nicht mit dem oben ausgesprochenen Grundsatz des Kammergerichts, daß direkte Konjunkturgewinne dem Käufer zu verbleiben haben, stoßen. Das Letztere geschieht aber, wenn bei der „Bewertung" von Schiffen für die Zwecke der Aufwertung von heutigen Verkaufspreisen ausgegangen wird; dazu, daß Schiffe einer erheblich höheren Abnutzung ausgesetzt sind, kürzere Lebensdauer haben, überhaupt nur dann Rente erbringen, wenn sie mit erheblichem Aufwand an Kapital und Arbeit und Risiko „betrieben" werden, kommt hinzu, daß seit wenigen Jahren ein ganz unnatürlich hoher Marktpreis für ältere Schiffe bezahlt wird, der in gar keinem Verhältnis zu dem inneren Wert dieser Fahrzeuge steht. Hervorgerufen wurde diese Hausse durch die hohen Neubaupreise für Binnenschiffe, welchen den Neubau fast gänzlich verboten. So wurden für ältere Fahrzeuge Preise bezahlt, die an den Neubaupreisen orientiert sind, wobei völlig verkannt wurde, daß jetzt neugebaute Schiffe aus besserem, stärkerem Material und hinsichtlich der Einzelheiten weit dauerhafter, leistungsfähiger und rationeller gebaut werden als vor dem Kriege. Wenn nach und nach durch Kredit und andere Maßnahmen neue Schiffe billiger werden, so wird ein erheblicher Preissturz auf dem Markt für ältere Schiffe eintreten. Die Aufwertungsfestsetzungen, die erst 1932 oder wahrscheinlich noch später zur Auszahlung kommen, gehen aber von heutigen Werten aus! Die Bewertung der Fahrzeuge für die Zwecke der Aufwertung durch Schiffsbauer als Sachverständige geht deshalb zumeist fehl. In einer Broschüre „Die Abschätzung des Wertes von Frachtschiffen" von Dr.-Ing. Karl Commentz, Hamburg hat der Verfasser Richtlinien für die Berechnung der wirklichen Fahrzeugswerte gegeben*). Er hat das Buch geschrieben, um Schiffstaxatoren Hinweise zu geben, worauf sie zu achten haben, wenn sie den Wert von Schiffen feststellen. Es lohnt sich, mit dem Gedankengange des Büchleins etwas sich zu befassen und zu prüfen, inwiefern es für die Aufwertung von Interesse ist.

Daß man den Wert eines Schiffes auf Grund seines Neubaupreises unter Berücksichtigung seines Alters und seines Zustandes mit einiger Zuverlässigkeit ermitteln könnte, ist ein Irrtum. Die Ursache hierfür liegt nicht nur darin, daß die Neubaupreise im Laufe der Jahre beträchtlich — und anders als die Marktpreise — schwanken, sondern vor allem darin, daß neu kontrahierte Schiffe erst nach Abschluß ihrer Bauzeit zur Verfügung stehen, d. h. nach mehreren Monaten. Innerhalb dieser Zeit können sich die Verhältnisse in der Schiffahrt geändert haben, während es Aufgabe fast jeder Schätzung ist, den jeweiligen Zeitwert zu ermitteln, d. h. den Wert, den das in Frage stehende Schiff im Zeitpunkte der Schätzung hat. Die Bewertung von Schiffen erfolgt unter einem sehr

*) Siehe Z. f. B. 4/1928, 129.

weitgehenden Einfluß von Angebot und Nachfrage, die ihrerseits von der jeweiligen Frachtenlage abhängig sind. Die sich daraus ergebenden Schwankungen sind keineswegs für alle Schiffstypen einheitlich.

Bei Ermittlung des Zeitwertes eines Schiffes muß der Preis als maßgebend angesehen werden, der bezahlt wird und vom Verkäufer angenommen wird, wenn beide Parteien vollständig frei in ihren finanziellen Entschließungen sind und beide einen Vorteil im Abschluß des Kaufvertrages sehen. Nur dann kann man sagen, daß ein normaler Preis erzielt worden ist. Der Zeitwert wird im allgemeinen als „Verkaufswert" (auch gemeiner Wert genannt) ermittelt. Für besondere Zwecke kommt statt dessen der Betriebswert (auch Ertragswert genannt) in Frage, d. h. der Wert, den das Schiff für seinen Besitzer unter der Voraussetzung hat, daß das betreffende Schiff im geschlossenen Rahmen seines bisherigen Arbeitsgebietes weiter verwendet wird und in ihm nicht durch ein beliebiges jederzeit käufliches gleichartiges Schiff ersetzt werden kann. Schätzungen nach dem Betriebswert sind zum Beispiel angebracht, wenn es sich um Auseinandersetzungen handelt.

Hierher gehört auch die Aufwertung. Es soll errechnet werden, was das Schiff dem Schiffseigner wert ist, wenn er es hat und benützt, wenn er es behält. Wenn er es verkaufen und sich zur Ruhe setzen oder ein anderes Gewerbe anfangen, also sein Schiff in Bargeld umwandeln wollte, dann müßte die gegenwärtige Konjunktur volle Berücksichtigung finden; aber er will das Schiff behalten, er muß das Schiff behalten, um seinen Lebenserwerb daraus zu ziehen. Er kann also die Aufwertung nur bezahlen aus dem Ertrag des Schiffes.

„Der Versicherungswert eines Fahrzeuges gibt zumeist keinen brauchbaren Maßstab für den wirklichen Wert eines Schiffes, sondern stellt eine konventionelle Basis für die Prämienzahlung dar, welche an sich ein Produkt aus dem Versicherungswert und dem Prozentsatz der Prämie ist. Maßgebend für die Höhe des Versicherungswertes sind im Einzelfalle sehr verschiedenartige Gesichtspunkte und rein kaufmännische Erwägungen. Gegen Totalverlust wird der volle Wert oder eine noch höhere Summe versichert, die den Verlust nicht allein des Schiffes, sondern auch den zeitweisen Verlust der mit dem Schiff verknüpften Erwerbsmöglichkeiten deckt." Im allgemeinen ist die Festsetzung des Versicherungswertes eine rein kaufmännische Angelegenheit, die nicht immer auf den eigentlichen Zweck der Versicherung, nämlich einen vorkommenden Schaden in seiner effektiven Höhe zu decken, Rücksicht nimmt.

Einer besonderen Berücksichtigung bei der Wertfestsetzung bedarf auch der Instandhaltungszustand. Er ist von dem Einfluß des Alters nur sehr schwer zu trennen; denn die Wertminderung eines Schiffes durch zunehmendes Alter ergibt sich teilweise durch den Einfluß des Alters an sich, teilweise durch die Abnutzung durch den Betrieb. Je angestrengter der Dienst ist, den ein Schiff leisten muß, um so schneller ist es verbraucht und um so größer ist seine jährliche Wertminderung. Bei allgemeinen Schätzungen von Schiffswerten für Versicherungs- und Schadenszwecke ist es nicht üblich, daß die wirtschaftlichen Leistungen und ihr Einfluß auf den Wert vom Schätzer nachgeprüft werden; das ist für derartige Zwecke auch nicht erforderlich. Zum großen Teil hängt die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit mit der Ausstattung und Ausrüstung des Schiffes eng zusammen und findet also in der Festlegung des Typs schon eine gewisse Berücksichtigung. Sparsame Maschinenanlagen erhöhen die wirtschaftliche Leistung durch Verringerung der Betriebskosten usw.

Anders liegt die Frage bei Schätzungen, die vor einem Kaufe zur Entscheidung über dessen Tätigung angestellt werden. Die Verantwortlichkeit des Schätzers wächst in solchem Falle erheblich; nicht nur muß die Besichtigung des Schiffes in weitestgehendem Umfange mit außerordentlicher Sorgfalt geschehen, sondern der Schätzer hat auch die Verpflichtung, die wirtschaftlichen Leistungen des Schiffes nachzuprüfen und festzustellen, ob sie oberhalb oder unterhalb von Durchschnittsleistungen liegen und wieviel.

Es erhellt, daß die Gesichtspunkte, unter denen die Abschätzung von Schiffen erfolgt, je nach den Umständen zu verschiedenen Ergebnissen führen können. Es muß daher zwischen dem Auftraggeber und dem mit der Schätzung Beauftragten Klarheit herrschen über den Zweck der Schätzung. Es ist etwas ganz anderes, ob das Schiff zu Verkaufszwecken, zu Versicherungszwecken, zur Schadensfeststellung, zum Zwecke der Auseinandersetzung zwischen Teilhabern, zum Zweck der Aufnahme einer Anleihe oder zum Zweck der Aufwertung taxiert wird.

Nach dem Gesagten dürfte auf der Hand liegen, daß es verkehrt ist, einen Schiffbauer, der einseitig nach dem Konstruktionswert des Schiffes seine Beurteilung einrichtet und den Begriff eines „Betriebswertes" kaum kennt, zum Taxator eines Schiffes für Aufwertungszwecke zu wählen. In der Beziehung ist recht interessant, was Commentz über heutige Bauwerte sagt: „Unter Voraussetzung gleicher Einrichtung, Ausstattung und gleicher Maschinenanlagen sind die Baukosten von Schiffen im Vergleich zur Vorkriegszeit um etwa 45% gestiegen. Die tatsächlichen Baukosten sind im Durchschnitt zwar erheblich mehr gestiegen, weil die Anforderungen, die heute an die Ausstattung und an die Betriebswirtschaftlichkeit der Schiffe gestellt werden, größer sind, d. h. weil man fast durchweg einen hochwertigeren Typ baut. Dies wird bei einem Vergleich der Vorkriegsbaupreise und der jetzigen Preise leicht übersehen, und zudem darf nicht vergessen werden, daß auch

ı der Vorkriegszeit beträchtliche Schwankungen er Baupreise auftraten; es kommt also darauf an, uf welche frühere Preisbasis man die heutigen 'reise bezieht. Die obengenannte Preissteigerung ezieht sich auf die Zeit vom Juni 1914, wo die Baupreise etwa 10% höher als im Jahre 1912 und 0 bis 25% höher als im Jahre 1908 lagen; die ieutigen Baupreise liegen also etwa 60% höher ls im Jahre 1912 und 80% höher als im Jahre 908." Also nicht nur die Weltteuerung und die Teuerung in Deutschland speziell haben heute die höheren Schiffsbauwerte gebracht. Man baut auch besser als früher und bei der Aufwertung, die zumeist doch ältere Schiffe betrifft, ist dieser Gesichtspunkt nicht zu unterschätzen.

Die Commentzschen Erwägungen erscheinen so beachtenswert für die Bemessung von Schiffswerten als Grundlage der Aufwertung, daß kein Aufwertungsrichter, der mit Schiffspfandrechtsaufwertungen sich zu befassen hat, an ihnen vorübergehen dürfte. Er wird dann auch ein etwa von einem Schiffsbauer vorgelegtes Sachverständigen-Gutachten auf seine kaufmännische und betriebswirtschaftliche Brauchbarkeit prüfen können und mag dann zu ganz anderen Ergebnissen kommen, wenn er festsetzen will, was dieses Schiff ohne Infragestellung der Existenz seines Eigentümers bei aller Berücksichtigung der Ansprüche des Gläubigers bei voller Ausnutzung in der Lage ist, an Aufwertung zu tragen.

Polen zerstört ein Kultur- und Kunstwerk deutscher Technik

Die polnische Regierung hat vor kurzem dem deutschen Auswärtigen Amt von der beabsichtigten Schließung der über die Eisenbahn- und Chausseebrücke bei Marienwerder—Münsterwalde Mitteilung gemacht. Zur Begründung wird angegeben, daß der Verkehr über diesen Grenzübergang in keinem Verhältnis zu den Kosten der Unterhaltung der Grenz- und Zollbehörden stehe. Gleichzeitig wurde mitgeteilt, daß die Brücke beseitigt werden solle. Tatsächlich sind die Abbruchsarbeiten seit längerer Zeit in vollem Gange.

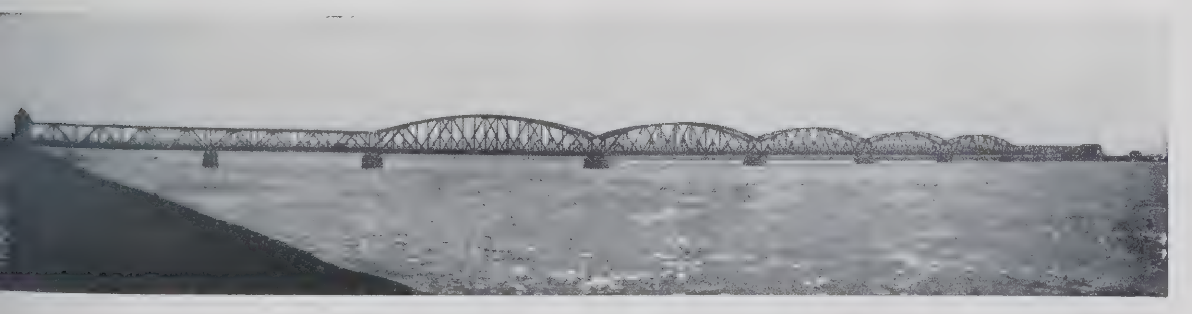
Die Eisenbahn- und Chausseebrücke bei Marienwerder—Münsterwalde/Wpr. wurde in den Jahren 1907 bis 1909 mit einem Kostenaufwand von 9 Mill. Mark erbaut und hat eine Länge von 1058 m. Eine der größten ihrer Art nahm sie die Eisenbahnlinie Schmentau—Marienwerder und neben dieser durch ein Gitter getrennt eine 2-spurige Fahrstraße nebst Fußgängersteig auf. Infolge der Grenzfestsetzung durch das Diktat von Versailles wurde sie in ihrer ganzen Länge einschl. einem, einige Hektar großen Vorgelände auf dem östlichen (rechten d. h. bei Deutschland verbliebenen) Vorgelände als „Brückenkopf" an Polen abgetreten. Der Eisenbahnverkehr mußte eingestellt werden. Daher dient diese Brücke heute nur dem Kraftwagen-, Fuhrwerks- und Fußgängerverkehr. Sie ist die einzige Brücke, die die Verbindung zwischen Ostpreußen und Polen über die Weichsel herstellt.

In der Zeit vom 1. Januar bis 30. Juni 1927 haben insgesamt 6976 Personen, 2437 Kraftwagen und Fuhrwerke sowie 1142 Fahrräder diesen Grenzübergang benutzt, während bei den nächstgelegenen Grenzübergangsstellen im gleichen Zeitraum die entsprechenden Zahlen nur 2173 bezw. 213 Personen betragen; an letzteren Uebergangsstellen fand ein Kraftwegen- und Fuhrwerksverkehr garnicht statt.

Die Beseitigung der einzigen von Ostpreußen über die Weichsel führenden Brücke würde die schwersten Folgen haben: Bei Hochwasser und Eisgang würden die durch den Generalinspektor für die gemeinsame deutsch-polnische Deichverwaltung zu treffenden Abwehrmaßnahmen unmöglich gemacht werden, und die hinsichtlich des gemeinsamen Deichschutzes von Deutschland und Polen getroffenen Abmachungen würden gerade im Augenblick höchster Gefahr undurchführbar werden. — Auch die polnische Bevölkerung, insbesondere der Kreise Mewe und Schwetz, würde unter den gleichen Gefahren wie die deutsche Niederungsbevölkerung leiden; sie fühlt aber auch, daß die wirtschaftlichen Beziehungen zu Ostpreußen auf unabsehbare Zeit, insbesondere hinsichtlich des Eisenbahnverkehrs, unterbunden werden würden. — Die Bewohner der auf dem rechten Weichselufer liegenden, polnisch gewordenen 5 Dörfer (Johannisdorf, Außendeich, Neuliebenau, Kramershof, Kleinfelde) sind bei Hochwasser und Eisgang von Polen und damit von ihren Behörden und Stätten ihres kulturellen und öffentlichen Lebens völlig abgeschnitten, wie dies beispielsweise im Winter 1925 der Fall war; auch von ärztlicher Hilfe war die Bevölkerung abgeschnitten.

Der Abbruch der Eisenbahn- und Chausseebrücke bei Marienwerder—Münsterwalde über die Weichsel würde daher nicht nur die deutsche, sondern auch die polnische Uferbevölkerung und die beiderseitigen Bewohner des dazugehörigen Hinterlandes auf das schwerste schädigen. Ein Kunstwerk deutscher Technik, ja ein Kulturwerk ersten Ranges soll durch ein unzulängliches, primitives polnisches Hilfsmittel — eine Fähre — ersetzt werden! Es muß mit allen Mitteln angestrebt werden, die polnische Regierung von der Durchführung ihrer Absicht, diese Brücke über die Weichsel zu beseitigen, abzuhalten.

Die Deutschnationale Volkspartei und die Deutsche Volkspartei haben im Reichstag eine Anfrage eingebracht, welche Maßnahmen die Reichsregierung zu ergreifen gedenkt, um den Abbruch der Weichselbrücke bei Münsterwalde zu verhindern. (Reichstags-Drucksache Nr. 44 und Nr. 64.)



Weichselbrücke bei Marienwerder—Münsterwalde/Wpr.

Die Sondergerichte des Rheins und besonders der Elbe

Von Rechtsanwalt und Notar Dr. Oskar Gerlach, Dresden.

Streitigkeiten aus dem besonderen, vom Landverkehr und Luftverkehr unterschiedlichen Gebiete des

Verkehrs auf dem Wasser

sind an sich gewiß geeignet, durch besondere Gerichte behandelt zu werden. Kein Wunder, daß hinsichtlich des Rheins und der Elbe in § 14 GVG als besondere Gerichte zugelassen waren: die auf Staatsverträgen beruhenden Rheinschiffahrts- und Elbzollgerichte. Die nähere Regelung aber befriedigt keineswegs.

Auf Grund der Elbschiffahrtsakte zwischen Deutschland, Belgien, Frankreich, Großbritannien, Italien und Tschechoslowakei vom 22. 2. 1922 (RGBl. II, 183) handelt es sich bei der Elbe von der Moldaumündung bis zum Meer und bei der Moldau von Prag bis zur Einmündung in die Elbe um das „internationale Stromgebiet der Elbe". Auf Grund des Zusatzabkommens zwischen denselben 6 Staaten vom 27. 1. 23 (RGBl. II, 485) heißt es nun in § 14 GVG (Ziffer 1): Rhein- und Elbschiffahrtsgerichte für die in Staatsverträgen bezeichneten Angelegenheiten der Schiffahrt auf Rhein und Elbe.

Frage I: Um was für Angelegenheiten handelt es sich?

Frage II: Ist die Zuständigkeit, insbesondere der Elbschiffahrtsgerichte, eine im Sinne ZPO § 40 ausschließliche?

Frage III: Vollstreckung?

I.

A. Für den Rhein — er ist lt. Artikel 331 des Diktats von Versailles nicht für international erklärt — gilt in der Hauptsache noch die Rheinschiffahrtsakte von 1868 und 1898. Nach Artikel 34 dieser Akte sind die Rheinschiffahrtsgerichte kompetent:

in Strafsachen für Zuwiderhandlungen gegen schiffahrtspolizeiliche Vorschriften;

in Zivilsachen zur Entscheidung im summarischen Prozeßverfahren über Klagen a) wegen Lotsengebühren und dergl., b) wegen Hemmung des Leinpfads, c) wegen der Beschädigung, welche Schiffer und Flößer während der Fahrt oder beim Anlegen anderen verursacht haben, d) wegen der Beschädigung am Grundeigentum durch Zugpferde beim Heraufziehen der Schiffe.

a, b, d sehr bedeutungslose Gegenstände.

Zu c besteht, wie dann bei den Elbegerichten, die Unklarheit, ob unter solchen Beschädigungen durch Schiffer auch gemeint sind die meist sehr langwierigen und oft sehr hohe Vermögenswerte betreffenden Prozesse gegen die Schiffseigner aus Verschulden der Schiffsbesatzung (BSG § 3), vor allem also die Schädenprozesse aus Schiffszusammenstößen? Ich möchte diese Frage verneinen wegen der so wenig adaequaten Kleinprozesse a), b), d) und weil mir aus Art. 36 hervorzugehen scheint, daß keiner der Vertragsstaaten an § 3 BSG gedacht haben wird.

B. Für die Elbe bestimmt zunächst die erwähnte Elbeakte von 1922

in Art. 44:

daß die Uferstaaten Sitz und Amtsbezirk der Gerichte bekannt geben sollen, die bei Uebertretungen der Schiffahrtspolizeiverordnungen sowie „in den übrigen die Schiffahrt betreffenden Rechtssachen" zu erkennen haben und

in Art. 45:

das Verfahren vor diesen Gerichten richtet sich nach der Gesetzgebung jedes Uferstaats. Es soll möglichst einfach und schnell sein.

Alsdann bestimmt das oben erwähnte Zusatzübereinkommen von 1923 für die ganze Elbe oberhalb Hamburg

in Art. 1:

Die Gerichte sind zuständig — abgesehen von Zuwiderhandlungen gegen die Polizeivorschriften — für Rechtsstreitigkeiten über

a) Schäden, die durch Kapitäne, Schiffer oder Flößer während der Fahrt oder beim Anlegen verursacht wurden;

b) den Betrag der Bergelöhne und anderer Entschädigungen bei Schiffsunfällen;

c) Verbindlichkeiten zwischen Schiffseignern, Kapitänen, Schiffern, Flößern, Lotsen, Schiffsmannschaft und Reisenden;

d) Zahlung der Schiffahrtsabgaben (Art. 42 der Akte; für Verbesserungsarbeiten pp.);

in Art. 2:

Oertlich zuständig sind

im Fall von Zuwiderhandlungen gegen Polizeivorschriften das Gericht, in dessen Bezirk die strafbare Handlung begangen ist;

im Fall a) und b) das Gericht, in dessen Bezirk der Schaden verursacht oder die Hilfe geleistet ist;

im Fall c) das, in dessen Bezirk der Vertrag zu erfüllen ist;

im Fall d) das, in dessen Bezirk die Abgaben geschuldet werden.

Wieder für das ordentliche Prozeßverfahren relativ bedeutungslose Gegenstände, ähnlich den Competenzbestimmungen für den Rhein (bei A). Und wieder besteht die Frage, ob hier unter den zunächst allgemein genannten „die Schiffahrt betreffenden Rechtssachen" (Art. 44) bzw. dann speziell genannten „Schäden durch Kapitäne" pp. (Art. 1) und „verursachten Schäden" (Art. 2) auch die Schadenersatzprozesse gegen den Schiffseigner aus BSG. § 3, insbesondere wegen Zusammenstoßens von Schiffen, gemeint sind? Hier möchte ich, wegen der allgemeinen Ausdrucksweise „die Schiffahrt betreffenden Rechtssachen", diese Competenzfrage schon eher bejahen. Praktisch dürfte wenig darauf ankommen: Denn teils bemerkt die „Denkschrift" zur Elbeakte richtig, daß schon bisher auf Grund der früheren Elbeakte Elbeschiffahrtsgerichte mit im wesentlichen gleicher Zuständigkeit bestanden und diese in den letzten Jahrzehnten nur wenig in Anspruch genommen, daher deutscherseits für überlebt gehalten wurden. (— Unter der Geltung der früheren Elbeakte ist eben bei den wichtigen Schadenersatzprozessen gegen Schiffseigner aus BSG. § 3 niemals daran gedacht worden, die Zuständigkeit der ordentlichen Gerichte zu bezweifeln! In Dresden z. B. ist auch das beim Amtsgericht auf Grund der neuen Elbeakte eingerichtete Elbeschiffahrtsgericht trotz ca. 4jährigen Bestehens noch in keinem Falle angerufen worden). Teils mindestens ist die Competenz der Elbeschiffahrtsgerichte keine ausschließliche — siehe II.

C. Für die Elbe muß zur einigermaßen vollständigen Behandlung der Zuständigkeitsfragen wenigstens folgendes erwähnt werden:

1. Sächsische V.O. vom 20. 3. 1924.

§ 1: Elbschiffahrtsgerichte sind die 7 Amtsgerichte Schandau, Königstein, Pirna, Dresden, Kötzschenbroda, Meißen und Riesa.

Die Entscheidung über Schiffahrtsabgaben (oben Art. 1 des Zusatzübereinkommens bei d) steht den Elbschiffahrtsgerichten nur zu, soweit nicht andere Behörden dafür bestimmt werden.

§ 2: Elbschiffahrtsgericht zweiter Instanz ist das Landgericht Dresden. Die Zuständigkeit der Internationalen Elbkommission bleibt unberührt. — Gemeint ist die nach Art. 340 des Diktats von Versailles eingesetzte Kommission in Dresden (4 deutsche Vertreter, 2 tschechoslowakische, 1 großbritannischer, 1 französischer, 1 italienischer, 1 belgischer).

§ 6: Sachliche und örtliche Zuständigkeit der Elbschiffahrtsgerichte werden durch Art. 1 und 2 des Zusatzübereinkommens bestimmt (oben unter B).

2. In Preußen und Mecklenburg und Anhalt

sind 35 und 2 und 5 an der Elbe gelegene Amtsgerichte als Elbschiffahrtsgerichte bestimmt. — Amtsgericht Hamburg ist Elbschiffahrtsgericht für Hamburg. — Näheres z. B. im Preuß. Gesetz über die Elbeschiffahrtsgerichte vom 4. 6. 24 und im Anhaltischen Gesetz über die Elbschiffahrtsgerichte vom 26. 3. 24.

3. Tschechoslowakisches Gesetz vom 25. 4. 1924.

§ 1: Die Jurisdiktion der Elbschiffahrtsgerichte wird einerseits durch die Bezirksgerichte, andererseits durch die politischen Behörden ausgeübt.

§ 2: Den Bezirksgerichten steht ohne Rücksicht auf den Wert des Streitgegenstandes die ausschließliche (!) Entscheidung zu über

a, b, c, d wie oben unter B bei a, b, c, d, nur mit dem Zusatz: sofern diese Rechtsstreitigkeiten die Schiffahrt auf dem „internationalen Stromgebiete der Elbe" betreffen.

Die 8 Bezirksgerichte, denen die Jurisdiktion der Elbschiffahrtsgerichte übertragen wird, sind in einer V. O. desselben Jahres 1924 genannt.

4. Arbeitsgerichtssachen.

Schneidet sich die Zuständigkeit eines Elbschiffahrtsgerichts mit derjenigen eines anderen Sondergerichts, dessen Ausschließlichkeitswille außer Zweifel steht, so entscheidet selbstverständlich die Zuständigkeit des letzteren. Das Arbeitsgerichtsgesetz, RGBl. S. 507, umreißt mit einer — gegenüber dem Inflationsdeutsch der Elbeakte usw. — erfreulichen Klarheit die Zuständigkeit der Arbeitsgerichte „unter Ausschluß der ordentlichen Gerichte ohne Rücksicht auf den Wert des Streitgegenstands". Demgemäß verordnen die Landesgesetzgebungen, so z. B. die

Sächs. V. O. vom 23. 6. 1927

1. daß für Rechtsstreitigkeiten, die zugleich Arbeitssachen im Sinn der §§ 1—3 des Arbeitsgerichtsgesetzes sind, Elbeschiffahrtsgerichte erster Instanz die „Arbeitsgerichte" Pirna, Dresden, Meißen und Riesa sein sollen;

2. als Elbschiffahrtsgericht zweiter Instanz ist in Arbeitssachen das Landesarbeitsgericht Dresden zuständig.

Aus dem Gesetz der Tschechoslowakei vom 25. 4. 24 gehört hierher, daß im Rechtsmittelverfahren der Unterschied gemacht wird, ob es sich handelt um einen „Rechtsstreit zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern" — beiderseits Angehörige des tschechoslowakischen Staats — oder um einen sonstigen Rechtsstreit. Letzterenfalls geht das Rechtsmittel wahlweise an die internationale Elbekommission oder an die zuständige (dem Elbeschiffahrtsgericht übergeordnete) Instanz. Ersterenfalls dagegen gilt kein einseitiges Wahlrecht; vielmehr ist die Kommission als Rechtsmittelinstanz nur zulässig, wenn beide Parteien darüber einig sind.

II.

Die Tschechoslowakei hat, wie wir sahen, für die dort bestellten Elbschiffahrtsgerichte ausschließliche Zuständigkeit gesetzlich verankert. Im Gegenteil hat für deutsches Gebiet die Ansicht der „Denkschrift" den Vorzug, wo es ausdrücklich heißt: Die Zuständigkeit (der Elbeschiffahrtsgerichte) ist keine ausschließliche.

Was es mit der nach Reichsgericht (Entscheidungen) 87, 251 für die Rheinschiffahrt anzunehmenden Ausschließlichkeit für Bewandtnis hat, sei hier dahingestellt. Untersucht sei nur noch, ob aus der nach der Elbeakte annehmbar nicht ausschließlichen Zuständigkeit der Elbegerichte in Deutschland die Möglichkeit freier Wahl zwischen ordentlichem und Elbegericht — einseitiges Bestimmungsrecht des Klägers — oder aber nur die Möglichkeit freier Vereinbarung gemäß § 38 ZPO folgt? Ersteres ist zu verneinen, letzteres zu bejahen. Die Verneinung folgt daraus, daß dort, wo für bestimmte Gegenstände ein Sondergericht wie die Schiffahrtsgerichte § 14 GVG zugelassen und eingesetzt ist, sicher keine alternative Zuständigkeit gemeint sein wird. Andererseits steht der Bejahung der anderen Frage insbesondere § 3 des Einf.G. zum GVG nicht entgegen, da den Parteien, abgesehen von Arbeitssachen, nicht verboten ist, eine nach der Elbeakte grundsätzlich vor die Elbegerichte gehörige Angelegenheit doch vor dem ordentlichen Gericht zu verhandeln, also auf das ordentliche zu „prorogieren".

Wenn freilich die Frage, was in Artikel 1 des Zusatzübereinkommens „Zuständigkeit" der Elbegerichte bedeutet (ob ausschließlich oder nicht ausschließlich, ob prorogationsfähig oder nicht), mal im Prozeßfall streitig wird, so scheint mir das angerufene Gericht nicht einmal berufen, diesen Kompetenzstreit zu entscheiden; denn nach Artikel 52 der Elbeakte hat über alle Fragen, die sich auf Auslegung und Anwendung des Uebereinkommens beziehen, die p. t. Kommission zu befinden. Diese internationale Kommission kommt übrigens nach Artikel 4—12 des Zusatzübereinkommens vbd. 46 der Elbeakte wesentlich in Betracht als Berufungsgericht. Hier besteht eine klare alternative Zuständigkeit Wahlrecht zwischen der Kommission einerseits und dem zweitinstanzlichen Gerichte des Landes, wo das Urteil des erstinstanzlichen Elbegerichts gefällt ist, andererseits. Legt ein Teil bei dem Gericht des Landes, ein anderer Teil bei der internationalen Kommission in Dresden Berufung ein, dann gebührt die Zuständigkeit derjenigen Gerichtsbarkeit, vor die die Berufung zeitlich zuerst gebracht ist (Art. 5). Die Berufungsfrist an die Kommission beträgt 2 Wochen (Art. 6). Die Kommission des Berufungsgerichts entscheidet „nach Lage der Akten"; kann aber auch Beweiserhebung durch die ordentlichen Gerichte vornehmen lassen und ihnen beiwohnen (Art. 8). Ein Urteil kann die Kommission des Berufungsgerichts nur erlassen, wenn drei Delegierte, die drei Delegationen angehören, anwesend sind (Art. 9): gewiß kein beschleunigtes Verfahren, zumal die Kommission nach Art. 5 der Elbeakte pflichtmäßig nur einmal im Jahr tagt! Ueber den Text des Berufungsurteils ist einiges in Art. 10 bestimmt, insbesondere, daß die Urteile in französischer und in der Sprache des Urteils erster Instanz abgefaßt werden.

III.

Die Frage der Vollstreckung aus Urteilen der Elbegerichte interessiert nicht für diejenigen erster Instanz und ebenso nicht für die Landesgerichte zweiter Instanz (also z. B. in Sachsen das Landgericht Dresden). Denn insoweit folgt die Vollstreckung allgemeinen Regeln. Dagegen scheint nötig ein Wort über die Vollstreckung von Urteilen der internationalen Kommission, Sitz Dresden, als Berufungsgericht. Diese Urteile sind in jedem der Vertragsstaaten vollstreckbar nach den Regeln für die Vollstreckung von Entscheidungen ausländischer Gerichte (Zusatzübereinkommen Art. 12). In Deutschland also für Strafsachen gemäß StPO. § 451 und für Zivilsachen nach den Regeln der ZPO. §§ 722, 723 (Vollstreckungsurteil). Der Gegenseitigkeit im Sinn § 328 Ziffer 5 ZPO. bedarf es nach der ausdrücklichen Vorschrift, daß die Urteile im Gebiet eines „jeden" Vertragsstaates vollstreckbar sind, wohl nicht.

All das hat praktisch so gut wie keine Bedeutung, weil nur Angelegenheiten ohne allgemeineres Interesse — abgesehen etwa von den Schadenprozessen gegen Schiffseigner (oben unter B) — zur Zuständigkeit der Elbegerichte gehören. Es entsprach, wie die Denkschrift mit Recht betont, keineswegs den deutschen Wünschen, die Elbschiffahrtsgerichte aufrecht zu erhalten, da diese deutscherseits für überlebt angesehen wurden. Mit Recht heißt es auch in Nr. 5648 der Drucksachen des Reichstags betreffend den Entwurf der Elbeschiffahrtsakte bei III, 6: Die Beibehaltung der Elbegerichte ist gegen unseren Antrag erfolgt, die Einsetzung der Kommission als Berufungsinstanz stellt einen von uns bekämpften Eingriff in die deutsche Justizhoheit dar.

Angesichts der die Elbschiffahrtsgerichte betreffenden feierlichen Haupt-, Zusatz- und Schlußprotokolle und Verordnungen ist man, mit Verlaub, in der Tat geneigt, an Hölderlins Hyperion zu denken: „Ach! viel der leeren Worte haben die Wunderlichen gemacht."

Niederländischer Schiffbau für deutsche Rechnung

Von Dr. Th. Metz, Syndikus der Niederländischen Handelskammer für Deutschland, Frankfurt a. M.

Das Problem des holländischen Schiffbaues für deutsche Rechnung hat schon lange vor dem Kriege das Interesse zahlreicher Kreise gehabt. Ergab doch auch die Untersuchung des Problems speziell für die Rheinschiffahrt ganz merkwürdige Ergebnisse*).

Das Problem ist inzwischen noch komplizierter geworden durch die Gründung zahlreicher Rhein-Reedereien in Holland, die tatsächlich in deutschem Besitze sind, deren Schiffe aber unter holländischer Fahne fahren, deren Bestellungen daher nicht als deutsche Aufträge gebucht werden, trotzdem sie es tatsächlich sind. Sie sind im folgenden daher auch außer Betracht gelassen.

In der Nachkriegszeit unterlag der Schiffbau natürlich den allgemeinen Schwankungen des Wirtschaftslebens, und Folgerungen sind aus der Größe der in Holland getätigten Bestellungen nicht zu ziehen. Nachdem aber nunmehr eine gewisse Stabilisierung eingetreten ist, kommt man doch wiederum in ein Stadium, bei dem es vielleicht möglich sein wird, aus den tatsächlichen Verhältnissen auch weitere Schlüsse zu ziehen.

Zu diesem Zwecke habe ich mir auf Grund des mir zugänglichen Materials eine Aufstellung der in den Niederlanden für deutsche Rechnung gebauten Schiffe gemacht. Im einzelnen ist das Material natürlich lückenhaft, wenn auch die wichtigsten Quellen regelmäßig benutzt sind, in erster Linie das „Algemeen Handelsblad", weiterhin die „Frankfurter Zeitung", die Zeitschriften „Der Rhein", „Zeitschrift für Binnenschiffahrt", „Schiffahrtszeitung" und „Das Rheinschiff" und — wenn auch nicht ganz regelmäßig — das „Hamburger Fremdenblatt". Es entstanden vielfach Zweifel, ob die Schiffe tatsächlich für Deutschland bestimmt gewesen sind. In diesem Falle wurde von einer Aufnahme in die Statistik abgesehen. Nur in vereinzelten Fällen, in denen der Zweifel nur ganz minimal war, ist Aufnahme in die Statistik erfolgt, im einzelnen aber darauf verwiesen. Das Ergebnis dieser Untersuchung, die für die neueste Zeit gewählt ist und vom 16. Mai 1927 bis 15. Mai 1928 läuft, brachte folgende Ergebnisse:

Als zu Wasser gelassen wurden gemeldet: 19 Schiffe mit 16 950 t. Darunter befinden sich 1 Motorschiff, dessen Tonnenzahl nicht angegeben ist, und im ganzen 3 Motorschiffe, über deren Motorstärke nichts angegeben ist.

Zweifelhaft sind 2 Schiffe mit zusammen 1 165 t. In die Zeit vom 1. Januar 1928 bis 15. Mai 1928 fallen allein 9 Schiffe mit 7 787 t, worunter 1 Motortankboot mit unbekannter Motorstärke. Unabhängig von den Meldungen von zu Wasser gelassenen Schiffen wird gelegentlich auch von Ablieferungen gemeldet, die, soweit feststellbar, nicht identisch sind mit den zu Wasser gelassenen Schiffen. Hier finden wir für das abgelaufene Jahr (16. 5. 27—15. 5. 1928) 6 Schiffe mit 1950 t, 4 davon verfügen über 355/375 PS. Auf die Zeit vom 1. Januar bis 15. Mai 1928 fallen allein 4 mit 1690 t, worunter 3 Schiffe mit eigenem Antrieb und zusammen 280 PS.

Der Kiel gelegt wurde in demselben Zeitraum in Holland für deutsche Rechnung für 33 Schiffe mit zusammen 29 485 t, worunter 1 Schiff mit unbekannter Tonnenzahl, während die Größe zweier Schiffe, die für deutsche Rechnung bestimmt sind, nicht genau feststeht. Ferner befinden sich dabei 5 Schiffe mit eigenem Antrieb, von denen 3 unbekannte PS-Zahl besitzen, 2 175/190 PS haben. Von diesen 33 Schiffen sind 4 zweifelhaft mit 3820 t. Auf die Zeit vom 1. 1. 1928 bis 15. 5. 1928 fallen allein 16 Schiffe mit 12 700 t. Hierunter befinden sich die 3820 t zweifelhaften. Unter den im ersten Teil des Jahres 1928 in Angriff genommenen Schiffen befinden sich 2 mit eigenem Antrieb, deren PS-Stärke unbekannt ist.

Da diese Angaben in Anbetracht der Unvollständigkeit des zur Verfügung stehenden Materials keinen ausreichenden Ueberblick bilden, ist zu gleicher Zeit aus der jährlichen Aufstellung des „Jaarboek voor Scheepvaart en Scheepsbouw 1928", Morman's Periodieke Pers, Den Haag, ein Auszug über die im Laufe des Kalenderjahres 1927 für deutsche Rechnung gebauten und bestellten Schiffe gemacht worden. Das Ergebnis ist das folgende:

a) gebaut und abgeliefert wurden im Jahre 1927 von holländischen Werften positiv für deutsche Rechnung 33 368 t Ladefähigkeit zu 1000 kg Schiffe ohne eigenen Antrieb und 5137 t gleicher Art mit 2405 PS Schiffe mit eigenem Antrieb.

In dieser Gruppe ist bei einem Schiff das Tonnengehalt, bei einem anderen die PS-Zahl nicht angegeben.

b) Im Bau oder Bestellung waren am 1. Januar 1928 auf holländischen Werften für deutsche Rechnung 24 848 t Ladefähigkeit zu 1000 kg Schiffe ohne eigenen Antrieb, 4822 t gleicher Art mit 1185 PS Schiffe mit eigenem Antrieb, worunter 1 Schiff mit unbekannter Tonnenzahl und 5 Schiffe mit unbekannter PS-Zahl. In dieser letzten Aufstellung können unter Umständen geringe Fehler enthalten sein.

Ueber die Art des bestellten Materials läßt sich sagen, daß, wenn auch ein erhebliches Kontingent aus dem Gebiete der deutschen Nordseehäfen und ihrer Umgebung bestellt ist, dennoch die bestellten Schiffe mit wenigen Ausnahmen Fluß- und Kanalschiffe sind. Das Hauptkontingent ist für die westdeutschen Kanäle, speziell den Rhein-Herne-Kanal, und den Rhein bestimmt.

*) Vgl. hierzu auch meine ausführlichen Untersuchungen: „Der Rheinschiffbau am deutschen Rhein und in den Niederlanden" (J. G. Cotta'sche Buchhandlung, Stuttgart-Berlin, 1912.)

Die Lage der deutschen Schiffskreditbanken nach ihrem Wiederaufbau

Infolge der ungenügenden Sicherung des Schiffskredits durch die deutsche Gesetzgebung hat es vor dem Kriege keine Schiffsbeleihungsbanken in Deutschland gegeben, und die deutsche Binnenschiffahrt bediente sich fast ausschließlich holländischer Institute, bis die beginnende Geldentwertung diese Beziehungen unterband. Dies bildete den Anstoß zu der Gründung der drei deutschen Schiffskreditbanken, der Deutschen Schiffspfandbriefbank A.G. in Berlin, der Deutschen Schiffskreditbank A.G. in Duisburg und der Deutschen Schiffsbeleihungs-Bank A.G. in Hamburg. Diese Gründungen waren um so mehr zu begrüßen, als die holländischen Banken infolge ihrer Monopolstellung einen Einfluß auf die deutsche Binnenschiffahrt ausüben konnten, der sich vor allem in den Zwang äußerte, die zu beleihenden Schiffe auch auf holländischen Werften bauen und unter holländischer Flagge fahren zu lassen, so daß also, ganz abgesehen von der Abhängigkeit eines großen Gewerbezweiges von ausländischem Kapital, die Gesamtvolkswirtschaft geschädigt wurde.

Jedoch die Inflation zwang die neugegründeten Banken sehr bald, ihre Tätigkeit wieder einzustellen bzw. nur mit den bescheidensten Mitteln in kaum nennenswerter Weise fortzusetzen, und das holländische Kapital beherrschte von neuem den Markt. Folgende Aufstellung zeigt den fast vollständigen Kapitalverlust der Banken, wobei allerdings der schon 1918 beginnende Währungsverfall zu berücksichtigen ist:

	Berlin	Duisburg	Hamburg
Gründungskapital 1918	10 Mill.	7 Mill.	10 Mill.
Goldmarkkapital 1924	50 000	70 000	15 000

Zu ihrem Wiederaufbau bedurften die Banken also dringend neuer Mittel, deren Beschaffung aus eigener Kraft ihnen bei der herrschenden Kapitalknappheit nicht möglich war. Erst die Kreditaktion des Reiches zugunsten der Binnenschiffahrt im Jahre 1926 bildete die Grundlage für eine Wiederaufnahme ihres Geschäfts. Dadurch, daß das Reich seinen Kredit der Binnenschiffahrt mittelbar über die Schiffsbeleihungsbanken zuführte, schuf es zugleich die Voraussetzung für die volkswirtschaftlich wünschenswerte Wiederbelebung des deutschen Schiffskreditwesens. Das Reich stellte 6 Millionen Mark zur Verfügung, die es zu gleichen Teilen an die Banken verteilte und dafür niedrig verzinsliche Pfandbriefe von den Banken übernahm. Zugleich erhöhten die Banken selbst ihr Aktienkapital auf je eine Million RM. und suchten sich weitere Mittel durch Ausgabe von Pfandbriefen zum üblichen Zinsfuß an das anlagesuchende Publikum zu verschaffen. Zunächst sei noch einmal betont, daß, da der Reichskredit ja ausschließlich für die Binnenschiffahrt bestimmt war, die Banken die Beleihung von Seeschiffen nur im Rahmen ihrer eigenen Mittel vornehmen konnten. Eine Ausnahme bildet die Berliner Bank, der durch Vertrag vom 30. 4. 1926 die Verwaltung derjenigen Darlehn übergeben worden war, welche aus Mitteln der produktiven Erwerbslosenfürsorge vom Reich an Seeschiffs-Reeder zum Neubau oder werterhöhenden Umbau von Seeschiffen gewährt werden, soweit diese Darlehen im Einzelfalle den Betrag von 45 000 RM. nicht übersteigen.

Welche Erfolge haben die Banken nun zu verzeichnen, und wie verteilt sich das Geschäft auf die einzelnen Institute?

Da der Wiederaufbau der Banken erst im letzten Viertel des Jahres 1926 erfolgte, so konnte er von keinem nennenswerten Einfluß mehr sein auf den Geschäftsgang 1926. Die ordentliche Beleihungstätigkeit der Banken, wenigstens der Berliner und Duisburger, ruhte noch immer völlig. Sie waren lediglich bemüht, ihre ihnen nach dem Aufwertungsgesetz zustehenden Forderungen gerichtlich festsetzen zu lassen. Der Deutschen Schiffsbeleihungsbank A.G. Hamburg allein war es möglich gewesen, durch kurzfristig erhaltene Kredite das Geschäft aufrecht zu erhalten, jedoch nur in allerbescheidenstem Umfange. Indessen konnte die Bank schon im Jahre 1926 wieder Darlehn im Werte von 221 140 Mark geben und erzielte einen Ueberschuß von 523,81 Mark. Die Deutsche Schiffspfandbriefbank in Berlin und die Deutsche Schiffskreditbank A.G. in Duisburg konnten jedoch ebenfalls Ueberschüsse verzeichnen, die erstere 525,51 M. und die letztere 1000,44 M. Sie wurden bei allen drei Banken auf neue Rechnung vorgetragen. Die Gesamteinnahmen der drei Banken betrugen: 14 204,88 M. (Berlin), 32 785,31 M.

(Duisburg) und 15 128,46 M. (Hamburg). Zur weiteren Kennzeichnung ihrer Lage seien die wichtigsten Bilanzposten nebeneinandergestellt angefügt.

1926.	Berlin	Duisburg	Hamburg
Aktiva	RM.	RM.	RM.
Darlehnsforderungen	—	339 465,—	212 743,88
Kasse u. Bankguthaben	28 928,73	424 197,13	164 315,04
Versch. Schuldner .	76 614,98	2 707,17	2 838,60
Passiva			
Goldschiffspfandbriefe	—	327 070,80 zu 5%	—
Versch. Gläubiger .	79 821,50	177 155,92	39 513,86

Die Zahlen für Duisburg, Darlehnsforderungen und Goldschiffspfandbriefe, beziehen sich auf 1923 auf Dollarbasis ausgegebene Darlehen bzw. Pfandbriefe.

Im Jahre 1927 konnte sich die Kreditaktion des Reiches erstmalig auswirken. Alle drei Banken konnten ihre regelmäßige Beleihungstätigkeit wieder aufnehmen, neben den Reichsmitteln auch aus eigenen Mitteln. Die Berliner und die Hamburger Bank konnten über ein lebhaftes Geschäft berichten. Die der Deutschen Schiffspfandbriefbank A.G. in Berlin zur Verfügung stehenden Mittel erwiesen sich als ausreichend, während es der Deutschen Schiffsbeleihungsbank A.G. in Hamburg nicht möglich war, sämtliche Darlehnsanträge zu berücksichtigen.

Die Deutsche Schiffskreditbank A.G. in Duisburg konnte über ein befriedigendes Geschäft auf den Stromgebieten der Weser, Donau, Elbe und Oder berichten. Hingegen konnte die Bank in dem ihr besonders naheliegenden Gebiet des Rheinstroms nur geringe Erfolge verzeichnen. Zwar war sie in der Lage, einer Anzahl rheinischer Kleinschiffer die unbedingt notwendige Wiederinstandsetzung ihrer Fahrzeuge durch Hergabe von Darlehn zu ermöglichen. Aber die Beleihung von Neubauten wurde ihr hier kaum angeboten. Die hohen sozialen Belastungen und Steuern drücken derart auf die deutsche Rheinschiffahrt, daß kaum noch deutsche Rheinschiffe gebaut werden, sondern die Reeder ihre Schiffe lieber unter fremder Flagge fahren und bei holländischen Werften bauen und bei holländischen Banken beleihen lassen. Ferner haben sich die der Bank durch die Reichskreditaktion zur Verfügung gestellten Mittel als völlig unzureichend erwiesen.

Die Gesamteinnahmen und Ueberschüsse der Banken waren folgende:

	Berlin RM.	Duisburg RM.	Hamburg RM.
Gesamteinnahmen	131 532,30	152 132,09	93 469,84
davon Verwaltung der vom Reich an Seeschiffsreeder gewährten Darlehn .	12	166	59
Ueberschüsse	5 095,14	34 975,57	21 727,62

Von den Ueberschüssen zahlten Duisburg und Hamburg je 6% Dividende, während die Berliner Bank keine Dividende gab, sondern den Gesamt-Ueberschuß zur Stärkung der Betriebsmittel auf neue Rechnung vortrug.

Folgende Aufstellung der Hauptposten aus den Bilanzen zeigt ebenfalls im Vergleich zu den Ergebnissen des Jahres 1926 den beginnenden Wiederaufstieg der Banken:

1927.	Berlin	Duisburg	Hamburg
Aktiva	RM.	RM.	RM.
Darlehnsforderungen	aus Reichskredit 1 506 785,—		
	aus eigenen Mitteln 770 271,80		
zus.	2 277 056,80	2 364 698,07	2 208 546,30
Kasse u. Bankguthaben	573 570,78	513 856,91	61 346,70
Verschiedene Schuldner	20 010,03	99 519,59	16 053,08
Passiva			
Goldschiffspfandbriefe	unverzinsliche 757 880,50		
	8%ige 1 257 880,50		
zus.	2 015 761,—	2 327 070,80	1 740 000,—
Verschiedene Gläubiger	98 060,38	351 173,91	159 110,31

So ist die Lage der deutschen Schiffskreditbanken augenblicklich als nicht ungünstig anzusehen, und die Grundlagen für den weiteren Aufbau des deutschen Schiffsbeleihungswesens sind gegeben. Sein weiteres Gedeihen hängt ab einerseits von der Lage am Kapitalmarkt und andererseits von der Lage der deutschen Schiffahrt, also zunächst von der allgemeinen Wirtschaftslage, des weiteren aber von der Reichsverkehrspolitik. Für die Duisburger Bank ist überdies die allgemeine Steuer- und Lohnpolitik von besonderer Wichtigkeit. Von deren weiterer Gestaltung wird es vornehmlich abhängen, ob sie im Kampfe mit dem holländischen Wettbewerb in der Lage sein wird, sich in der Rheinschiffahrt zu behaupten, was sowohl in ihrem eigenen als auch im Interesse der gesamten Volkswirtschaft dringend erwünscht wäre.

Eröffnung der Neubaustrecke des Mittellandkanals zwischen Misburg und Peine und des Hildesheimer Zweigkanals

Die Schleuse bei Anderten und damit die neue Kanalstrecke zwischen Misburg und Peine nebst Hildesheimer Zweigkanal wurde am 20. 6. 1928 durch den Herrn Reichspräsidenten v. Hindenburg dem Verkehr übergeben.

Den Auftakt zu der Betriebseröffnung der neuen Kanalstrecke des Mittellandkanals bildete am Vormittag des 20. 6. 28 ein Besuch des Reichspräsidenten v. Hindenburg in Hildesheim. In Begleitung des Reichspräsidenten befanden sich der Reichsverkehrsminister Dr. h. c. Koch, der Oberpräsident der Provinz Hannover, Noske, Staatssekretär Gutbrod, Berlin und Ministerialrat Dr. Doehle, Berlin.

Auf dem Rathausplatz wurde der Reichspräsident von dem Oberbürgermeister Dr. Ehrlicher feierlich empfangen. Er wurde dann in den Rathaussaal geführt, wo ihm der Ehrentrunk gereicht wurde. Eine tausendköpfige Menge in den Straßen und am Marktplatz brachte durch begeisterte Zurufe jubelnden Herzens und strahlenden Auges ihre Verehrung für den Reichspräsidenten zum Ausdruck.

Oberbürgermeister Dr. Ehrlicher begrüßte den Reichspräsidenten im Namen der Stadt Hildesheim und dankte für das große Interesse, das er an der Eröffnung des Hafens und an der Stadt Hildesheim nehme; er fuhr dann fort: „Möge Gott Eure Exzellenz an der Spitze unseres deutschen Volkes erhalten zum Segen unseres geliebten Vaterlandes. Darin vereinen sich unsere Wünsche, wenn wir rufen: Unser hochverehrter und allgeliebter Herr Reichspräsident von Hindenburg, er lebe hoch!“

Reichspräsident von Hindenburg erwiderte:

Ich danke Ihnen, Herr Oberbürgermeister, für Ihre freundlichen Worte der Begrüßung sowie gleichzeitig für den schönen Willkommen, den ich bei Ihren Mitbürgern und Mitbürgerinnen allenthalben gefunden habe. Es ist mir eine besondere Freude, die schöne Stadt Hildesheim mit ihren alten Kirchen und Häusern wiederzusehen und Sie, meine Herren, kennenzulernen. Die Stadt Hildesheim hat in ihrer atusendjährigen Geschichte viel erlebt. Zeiten großen Wohlstandes und bedeutender Macht, wie Zeiten harter Kämpfe und schwerer Not. *Heute erhält Hildesheim, das einst ein wichtiges Mitglied er Hansa war, den Anschluß an den großen mitteldeutschen Wasserweg. Möge dieser Tag den Beginn einer Periode wirtschaftlichen Aufstiegs und neuer Blüte der Stadt Hildesheim bedeuten.* Das ist mein aufrichtiger Wunsch, mit dem ich Sie, meine Herren, mit dem ich alle Bürger und Bürgerinnen hier begrüße. Ich freue mich wiederum sagen zu können: „Es ist gut sein in Potte; es ist gut sein in Pottehilnsen.“

Nach der Eintragung in das „Goldene Buch“ nahm Reichspräsident von Hindenburg vom Erker des Oberbürgermeisterzimmers aus den Gesang der auf dem Marktplatz versammelten Hildesheimer Schuljugend entgegen. Hieran schloß sich die Besichtigung des neuen Kanalhafens bei Steuerwald.

Nach dem Besuch Hildesheims begab sich der Reichspräsident mit seinem Gefolge in Automobilen zur Schleusenanlage in Anderten, um die neue Teilstrecke des Mittelland-Kanals zu eröffnen. Die Kanalbauten prangten im Festschmuck. In bereitliegenden Schiffen ging die Fahrt zum Vorhafen der Anderter Schleuse, wo in der geräumigen Pumpenhalle die feierliche Eröffnung stattfand.

Reichsverkehrsminister Dr. h. c. Koch führte in seiner Festansprache u. a. aus:

„Eine neue Teilstrecke des Mittellandkanals soll heute feierlich eröffnet werden. 44 km neuen Wasserweges sollen in das deutsche Verkehrsnetz eingefügt und in den Dienst der Wirtschaft gestellt werden. Hildesheim und Peine mit ihrer rührigen Industrie erhalten heute unmittelbaren Anschluß an das westdeutsche Wasserstraßennetz. Sie können nunmehr ihre Güter unmittelbar in Binnenschiffe verladen und nach dem Westen unseres Vaterlandes, dem Ruhrgebiet, sowie den Weserhäfen und dem Weltmeere versenden oder von dort beziehen. Gewiß ein Anlaß zu freudiger Feier. Wir müßten jedoch die volle Bedeutung des heutigen Tages verkennen, wenn wir uns darauf beschränken wollten, nur den unmittelbaren Nutzen ins Auge zu fassen. Die Bedeutung des heutigen Tages liegt tiefer, wie es schon die Anwesenheit von Ihnen, hochverehrter Herr Reichspräsident, sowie die Anwesenheit der zahlreich erschienenen Führer der Wirtschaft und des politischen Lebens, der Vertreter der Presse und der Behörden dartun.

Meine Damen und Herren! Wie stand die Frage des Mittellandkanals bei Ausgang des Weltkrieges? Das Wasserstraßengesetz von 1905 hatte nur einen kleinen Teil genehmigt. Der Wunsch nach einer Zusammenschließung der deutschen Wasserstraßen zu einem zusammenhängenden Wasserstraßennetz blieb unerfüllt. Noch riegelte ein Land-

rücken zwischen Hannover und Magdeburg den Verkehr zwischen dem Osten und Westen ab. So ist es nicht verwunderlich, daß die Oeffnung des restlichen Kanals, das Verlangen nach Schließung der Lücke immer dringender wurde und daß, nachdem die Verkehrslage nach Beendigung des Krieges die Unhaltbarkeit dieses Zustandes besonders offenkundig gemacht hatte, die Erkenntnis von der zwingenden Notwendigkeit, den Kanal über Hannover bis zur Elbe fortzusetzen, bald allgemein Boden gewann. Man war sich dessen bewußt, daß die Vollendung des Mittellandkanals unaufschiebbar und zur wirtschaftlichen Festigung Deutschlands sehr wertvoll sei. Meine Damen und Herren! Am 1. April 1921 hat das Reich die Arbeiten von Preußen übernommen und sie in den folgenden Jahren unter Beseitigung aller Hindernisse zu Ende geführt. Es würde zu weit führen, die außerordentlichen Schwierigkeiten zu schildern, die sich der Durchführung der Arbeit entgegenstellten und die überwunden zu haben uns mit Stolz auf die Vergangenheit und mit Zuversicht in die Zukunft blicken läßt. Es braucht nur betont zu werden, daß sich die Ausführung über einen Teil der Inflationszeit und die Stabilisierungskrise erstreckte, daß der Mangel an Rohstoffen und Betriebsstoffen die Einstellung der Arbeiten erforderlich machte.

Die neue Strecke ist nur ein Teil dessen, was noch geschaffen werden muß, um den Gedanken des einheitlichen Wasserstraßennetzes Wirklichkeit werden zu lassen, und seine volkswirtschaftliche Bedeutung wird auch dieser Teil erst dann errungen haben, wenn die auf ihm verkehrenden Schiffe ihren Weg bis zur Elbe fortsetzen können.

Meine Damen und Herren! Vor uns erhebt sich der stolze Bau der Schleuse, die uns in die neue Kanalstrecke hinaufheben soll. Aus kundigem Munde wird Ihnen erklärt werden, welch technisches Können, welche Arbeit hier geleistet wurde, um dieses Bauwerk, die größte Binnenschleuse Europas, zu schaffen. Es entspricht der Bedeutung dieses Bauwerkes, wenn wir der Schleuse einen Namen geben, der ein Symbol ist der unerschütterlichen Zuversicht und strenger Pflichterfüllung. Hochverehrter Herr Reichspräsident! Ich habe Sie um Ihre Zustimmung zu bitten, daß die Schleuse in Anderten vom heutigen Tage an den Namen „Hindenburg-Schleuse" führt."

Der Reichspräsident erwiderte mit folgenden Worten:

„Ich nehme dies Anerbieten an in der Hoffnung, daß die Schleuse und der Kanal nicht nur Handel und Gewerbe, sondern auch dazu dienen, die Einigkeit zu fördern, die Macht gibt, und durch Macht kann Recht kommen. Vielen Dank für die Ehrung, die mir zuteil wurde."

Nach diesen mit lebhaftem Beifall aufgenommenen knappen Worten hielt der örtliche Bauleiter der Schleuse einen kurzen Vortrag über das Bauwerk. Hindenburg betrat darauf wieder den Dampfer „Breitenbach", der nunmehr als erster Dampfer des eröffneten Kanals in das Oberwasser geschleust wurde. Hinter dem eingefahrenen „Breitenbach" senkte sich das riesige 75 t schwere eiserne Hubtor des Unterhauptes, dann öffnete sich das Klapptor, und der „Breitenbach" fuhr mit dem Reichspräsidenten und seinem Gefolge hinaus in die neue Wasserstraße nach Sehnde. Die übrigen Teilnehmer begaben sich dann zur Besichtigung der Anlage und fuhren später nach dem Tiergarten. Dort war inzwischen nach einer Rundfahrt auch der Reichspräsident erschienen, worauf sich die Festteilnehmer zu einem Frühstück vereinten.

Die Begrüßungsansprache hielt Oberpräsident Noske. „Unser aller Wunsch", führte er aus, „ist, daß unter Leitung des Reichspräsidenten der Wiederaufbau und die Wiedergenesung unseres Vaterlandes unaufhaltsam weiter geht". Reichspräsident von Hindenburg erwiederte mit Dankesworten und schloß: **Ich glaube an den Wiederaufstieg des Vaterlandes, wenn wir einig sind."** Um 15,15 Uhr trat der Reichspräsident mit seinem Gefolge vom Bahnhof Lehrte die Rückfahrt nach Berlin an.

*

Am Nachmittag des 20. 6. 28 wurde die **Einweihung des Hildesheimer Hafens** vorgenommen. Zahlreich waren die Gäste erschienen, man sah u. a. die Ministerialdirektoren Dr. h. c. Gährs und Dr. Stapenhorst vom Reichsverkehrsministerium, Staatssekretär v. Seefeld und Ministerialrat Dr. Leeser vom Preußischen Ministerium für Handel und Gewerbe, Staatssekretär Popitz, Ministerialdirektor Bomlitz, Ministerialrat Dr. Mahnke vom Reichsfinanzministerium, Oberpräsident Noske, Regierungspräsident v. Velsen, den früheren Hildesheimer Regierungspräsidenten v. Halfern, Regierungspräsident Dr. Höhnen, Hildesheim, den braunschweigischen Gesandten Boden, Vertreter des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V. und verschiedener Schiffahrtsgesellschaften aus Bremen, Hamburg, Münster und Hameln, Vertreter der Industrie- und Handelskammern von Bremen, Duisburg, Hannover, Essen und Hildesheim, Vertreter des Kalisyndikats, der Landwirtschaftskammer Hannover, zahlreiche Abgeordnete und viele andere.

Oberbürgermeister Dr. Ehrlicher, Hildesheim, hielt die Eröffnungsrede. Er betonte, daß dem Ministerialdirektor Sympher der Dank für das geschaffene Werk gebühre, denn dieser sei der Schöpfer und Förderer des Mittellandkanals gewesen. Leider sei er zu früh dahingegangen. Die Anerkennung für diesen Mann habe man aber mit der gestern erfolgten Einweihung des Sympher-Denkmals in Minden bewiesen. Der neu eröffnete Hafen ein enges Bindeglied zwischen Industrie und der Stadt Hildesheim sein und ein Beweis, daß der alte Hansageist der Väter noch immer fortbestehe.

Sodann sprach Ministerialdirektor **Gährs**, der die besten Wünsche der Reichs- und Staatsregierung überbrachte. Der Mittellandkanal sei erst voll beendet, wenn das Schlußstück zwischen Peine und Magdeburg fertiggestellt sei. Er hoffe, daß der Hafen ein enges Bindeglied zwischen Industrie und Handel werden möge.

Weiter sprach noch Regierungspräsident **Dr. Höhnen**, der das stete Interesse der Staatsregierung hervorhob, und der Präsident der Handelskammer Hildesheim, **Dr. Gerstenberg**, der daran erinnerte, daß die Handelskammer schon in ihrem ersten Geschäftsbericht im Jahre 1896 auf die Notwendigkeit der Schaffung von Kanälen hingewiesen habe. Ein feierliches Musikstück schloß sodann die Feier ab.

Ein erhebender Augenblick war es, als über zehn Dampfer und Schlepper in den neuen Hafen einfuhren und alle ihre Dampfsirenen in Bewegung setzten. Führungen im Hafengelände schlossen sich an. Am Abend fand noch ein Festessen im Rathaussaal statt.

*

Mit der Verkehrsübergabe der Schleuse Anderten ist die Schiffahrt auf der Strecke des Mittellandkanals, die bei Kriegsende als Notstandsarbeit in Angriff genommen worden war, eröffnet worden. Sie umfaßt den rd. 30 km langen Teil des Hauptkanals zwischen Misburg und Peine und den rd. 15 km langen Zweigkanal nach Hildesheim. Etwa 13,7 Mill. m³ Boden wurden zur Herstellung des Kanalbettes mit Löffel- und Eimerbaggern ausgehoben und entweder in Kanaldämme sowie Straßen- und Eisenbahnrampen verbaut oder auf seitlich gelegene Ablagerungsflächen aufgeschüttet. Bei diesen Erdarbeiten sind in Zeiten des Vollbetriebes bis zu 6000 Arbeiter beschäftigt gewesen. Zur Ueberführung von abgeschnittenen Straßen und Bahnlinien mußten 48 Brücken erbaut werden. Sie sind je nach Lage der örtlichen Verhältnisse entweder aus Eisen, Eisenbeton oder Beton hergestellt worden. Die Kreuzung des Kanals mit Bachläufen erforderte den Bau von 7 Dückern und 2 Durchlässen. Von den bisher angelegten Häfen ist der von der Stadt Hildesheim am Ende des Zweigkanals erbaute der bedeutendste. Er hat eine Länge von 475 m und eine Breite von 54,30 m.

Die wichtigsten Kunstbauten auf der neuen Kanalstrecke sind die doppelte Schleppzugschleuse bei Anderten und die Schleuse bei Bolzum. Die Anlage bei Anderten ist die größte Binnenschiffahrtsschleuse Europas. Zwei vollständig voneinander unabhängige Schleusen liegen mit einem Achsabstand von 44,20 m nebeneinander. Das Schleusengefälle beträgt 15 m, die nutzbare Kammerlänge 225 m und die Kammerbreite 12 m. Zur Einsparung von Betriebswasser sind auf jeder Seite der Schleusenkammern Speicherbauten aus Eisenbeton mit fünf übereinander liegenden Sparbecken angelegt worden. Bei der Entleerung der Schleuse wird der größte Teil des Schleusungswassers in den Becken zurückgehalten und bei Füllung der Schleuse wieder aus ihnen nach der Kammer abgegeben. Auf diese Weise werden von 42 000 m³ Wasser, die eine Schleusung erfordert, 31 500 m³, d. h. 75%, eingespart. Die restlichen 10 500 m³ fließen nach dem Unterwasser ab. Ein Pumpwerk am Unterhaupt mit elektrisch betriebenen Kreiselpumpen fördert auch diese Wassermenge wieder nach dem Oberwasser, sodaß durch den Schleusenbetrieb der oberen Haltung kein Wasser entzogen wird. An die Schleusen schließen sich Vorhäfen von 700 m Länge und 102 m Wasserspiegelbreite mit Leitwerken zur sicheren Einführung der Schleppzüge an. Die Schleusenkammern werden am Oberhaupt durch Klapptore, am Unterhaupt durch Hubtore, die zur Füllung bezw. Entleerung dienenden Umläufe durch Rollkeilschütze verschlossen. Die Sparbecken in den Speicherbauten haben als Verschluß Ringventile erhalten. Sämtliche Verschlüsse werden elektrisch betrieben und zentral von einer mitten über jede Schleuse gespannten Bedienungsbrücke aus gesteuert. Am Ober- und Unterhaupt liegen Betonbogenbrücken mit 5 Oeffnungen zur Ueberführung von Straßen. Für die Erbauung der Schleusen einschl. der Nebenanlagen waren 250 000 m³ Beton herzustellen. Der Eisenbeton erforderte das Einbringen von rd. 10 000 t Eisen. Die Bauzeit der gesamten Anlage beträgt etwa 4 Jahre.

Die Schleuse von Bolzum, welche den Aufstieg aus dem Hauptkanal nach dem Hildesheimer Zweigkanal vermittelt, ist von einfacherer Ausführung. Sie hat ein Gefälle von 8 m, eine nutzbare Kammerlänge von 85 m und eine Kammerbreite von 12 m. Einrichtungen zur Wasserersparnis sind auch bei ihr angelegt und zwar zwei offene links und rechts der Kammer auf verschiedenen Höhen liegende Sparbecken. Sie ermöglichen eine Wasserersparnis von 55%. Die Schleuse hat am Unterhaupt ein 12 m hohes Stemmtor, am Oberhaupt ein Klapptor erhalten. Um die Tore führen kurze Umläufe zum Füllen und Leeren der Kammer. Am Oberhaupt sind sie ebenso wie die Sparbecken durch Zylinderventile verschlossen, am Unterhaupt durch Rollkeilschütze. Die Verschlüsse werden elektrisch betrieben. Die Vorhäfen sind 500 m lang und in Wasserspiegelhöhe 59 m breit. Ueber das Unterhaupt führt eine Landstraßenbrücke aus Eisenbeton. Ein Pumpwerk mit zwei elektrisch betriebenen Kreiselpumpen am unteren Vorhafen dient zur Förderung von Speisungswasser aus dem Hauptkanal in den Zweigkanal. Die Schleuse ist innerhalb zweier Jahre erbaut worden. Das vollständig aus Beton hergestellte Bauwerk erforderte einschl. der Nebenanlagen die Einbringung von 25 000 m³ Beton.

Die Einweihung des Sympher-Denkmals in Minden

Am 19. Juni 1928 wurde im Beisein von Vertretern von Behörden, von Schiffahrt, Handel, Industrie und Baugewerbe, von wissenschaftlichen, wirtschaftlichen und beruflichen Verbänden, sowie zahlreichen sonstigen geladenen Gästen das Denkmal für den im Jahre 1922 verstorbenen Schöpfer des Mittellandkanals, Ministerial- und Oberbaudirektor Dr. Ing. Sympher eingeweiht.

Für das Denkmal hat die Stadt Minden am hochgelegenen Ufer ein Grundstück zur Verfügung gestellt, das einen weiten Rundblick auf das Wesertal und die Kanalanlagen gewährt und den Gedenkstein weithin sichtbar werden läßt.

Durch eine auf der Einschnittsböschung des Kanals errichtete Stützmauer wird ein 6 m über dem Kanalwasserspiegel liegender, 11 m im Quadrat großer Denkmalplatz geschaffen. Dieser wird rückseitig gegen das etwas höherliegende städtische Gartengrundstück von einer Futtermauer begrenzt, an deren Fuß eine Sitzbank angeordnet ist. Von dem Seitenweg am Kanal führt ein Fußweg hinauf zum Denkmalsplatz. Das Denkmal selbst — aus Ibbenbürener Sandsteinquadern — besteht aus einem quadratischen Unterbau von 2,5 m Seitenlänge und 3,8 m Höhe, auf dem sich über vier Bronzekugeln eine Steinpyramide erhebt. Die Gesamthöhe beträgt 5,3 m. Eine Bronzetafel trägt Symphers Namen und weist durch einige Worte auf seine Bedeutung hin. Der Entwurf zu dem Gedenkstein stammt von dem Regierungsbaurat Lüdtcke in Marburg, der zu der Gesamtanlage von dem Geheimen Oberbaurat D. Fürstenau in Berlin, dem u. a. Entwurf und Bauleitung des kürzlich fertiggestellten großen Um- und Erweiterungsbaus der Staatsoper in Berlin oblag.

Regierungs- und Baurat von Both, Potsdam begrüßte in seiner Festrede die zahlreich erschienenen Regierungsvertreter und Gäste und gab einen kurzen Rückblick auf die Baugeschichte des Gedenksteins. In warmen Worten würdigte er die Verdienste des Altmeisters des deutschen Wasserstraßenbaus. „Wo Sympher wirkte, zog er alle in den Bann seiner abgeklärten, vollendetsten Persönlichkeit, deren Grundzug Güte und Pflichttreue war. Sei es im Dienst, wo er als Vorgesetzter und als Beamter bei hoch und niedrig höchste Verehrung und Anerkennung genoß, sei es als Wissenschaftler, der ebenso gut die Feder wie das geistreiche Wort zu führen verstand, der u. a. als erster systematisch die Wirtschaftlichkeit der Wasserstraßen untersucht hat, sei es als weitschauender wirtschaftlich denkender Techniker, der Deutschland zum Musterland des neuzeitlichen Wasserbaues gemacht hat, oder sei es als Ingenieur von vorbildlichem Wissen und Können, sei es als Kollege, der mit Rat und Tat der technischen Beamtenschaft Preußens zur Seite stand und schließlich selbst ihre Führung übernahm, sei es in der Familie, in der es keinen rücksichtsvolleren Gatten und Vater gab, oder als Freund zum Freund oder als Corpsstudent, der wieder jung wurde, wenn er seine geliebten Farben trug. Was er tat, das tat er ganz, mit voller Hingabe und Wärme des Herzens, sein Ziel mit großer Zähigkeit verfolgend. Darin lag sein großer Wert als Mensch und sein Erfolg als Schaffender.“ „Wenn wir“, so schloß Regierungs- und Baurat von Both, „gerade Minden an der Weser und am Mittellandkanal zum Platz für den Sympher-Gedenkstein gewählt haben, so geschah das deshalb, weil sich hier der wichtigste Teil seines Lebenswerkes verkörpert. Dort die Weser, die die Stätte seiner Geburt umspült und für die er stets besondere Vorliebe und Neigung gehabt hat und in deren Gebiet zunächst seine großen und weitschauenden Pläne der Wasserwirtschaft und Wassernutzung verwirklicht wurden, hier der Kanal, der nach seinen Wünschen und Plänen dereinst den Wasserweg vom Rhein zur Elbe und Oder bilden soll als Rückgrat deutscher Schiffahrtsstraßen, die West und Ost, Nord und Süd verbinden und Industrie, Handel und Schiffahrt fördern und damit dem Wohl Deutschlands dienen sollen. Nur hier in Minden kann der Platz sein, an dem

dem Schöpfer deutscher Wasserstraßen, dem Förderer deutscher Wasserwirtschaft,

ein bleibendes, würdiges Denkmal gesetzt wird. Möge der Gedenkstein als Wahrzeichen am Mittellandkanal Jahrhunderte überdauern und kommenden Geschlechtern zeigen, wie auch in den schweren Zeiten, die heute auf Deutschland lasten, ein dankbares Geschlecht seine großen Männer ehrt und ihr Andenken wach erhält!“

Nachdem die Denkmalshülle gefallen war, übernahm Bürgermeister Dr. Dieckmann das Denkmal in die Obhut der Stadt Minden. In festlicher Ansprache gedachte er der Bedeutung Symphers für Handel und Wandel am Weserstrom, insbesondere für die Entwicklung Mindens. Hoffnungsfroh sehe Minden in die Zukunft, mit umso größerer Zuversicht, solange der Geist Symphers weiterhin in deutschen Landen lebendig bleibe, nämlich der Geist, der unter vollster Wahrung der engeren Interessen der eigenen Verwaltung doch stets die Förderung des Volksganzen im Auge behalte, der bei einem Widerstreit der Interessen stets mit aller seiner Kraft nach einem für alle Beteiligten wie für das Volksganze günstigen Aus-



Sympher-Gedenkstein bei Minden

weg suche, und ihn auch, weil überall dort, wo ein Wille ist, auch ein Weg ist, zu finden wisse.

Hierauf ergriff als Vertreter des Reichsverkehrsministers Staatssekretär Gutbrod das Wort zu folgender Ansprache:

„In den verflossenen 100 Jahren, die der Menschheit dank der gewaltigen technischen Entwicklung in immer steigendem Maße die Mittel in die Hand gegeben haben, sich gegen die Gefahren und Schäden des Wassers zu schützen, und aus dem Wasser den höchsten volkswirtschaftlichen Nutzen zu ziehen, haben in Deutschland zwei Wasserbauingenieure von überragender, im In- und Auslande anerkannter Bedeutung über den Rahmen von Einzelleistungen anderer großer Männer hinaus zum Wohle der Allgemeinheit gewirkt: der Wasserbaufachmann Hagen und der Wasserwirtschaftler Sympher. Hatte jener systematisch die Lehre von der Bezwingung und Nutzbarmachung des Wassers mit technischen Mitteln auf Theorie und Praxis aufgebaut, so trat an diesen die selbstgewählte, schwierige Aufgabe heran, die wissenschaftlichen Grundlagen zu schaffen für die Erfassung der für das Problem der weitverzweigten Wassernutzungsmöglichkeiten entscheidenden wirtschaftlichen Zusammenhänge. In diesem Sinne hat Sympher auf vielen Gebieten der Wasserwirtschaft bahnbrechend gewirkt. Unvergänglich ist sein Verdienst um die Lehre von der verkehrswirtschaftlichen Behandlung von Wasserstraßenplänen, wie sie in seinem klassischen Buch „Wasserwirtschaftliche Vorarbeiten“ ihren Niederschlag gefunden hat.



Bronzetafel des Sympher-Gedenksteins

Aber wir, die wir heute hier die verschiedensten Zweige des öffentlichen Lebens, die Wirtschaft, Handel und Verkehr vertreten, gedenken in dieser weihevollen Stunde weniger des Wasserwirtschaftlers als des Mannes der Tat, des geistigen Schöpfers großer deutscher Binnenwasserstraßen. Wir erinnern uns der Kämpfe um die großen preußischen Wasserstraßenvorlagen am Ende des vorigen und am Anfange dieses Jahrhunderts. Hier finden wir Sympher in vorderster Linie, getragen von dem besonderen Vertrauen seines Ministers und seiner Mitarbeiter. Was Sympher damals geleistet hat, ist unbestritten, zweifelhaft nur, ob man mehr die gediegenen Arbeiten, die ungewöhnliche Geistes- und Arbeitskraft oder die unbeugsame Energie dieses Mannes bewundern soll. Eiserner Wille, gepaart mit gesundem Optimismus halfen Sympher die größten parlamentarischen Schwierigkeiten und schwere Enttäuschungen von Seiten der Wasserstraßengegner zu überwinden.

Der Gedanke, jene Zeit der schweren Kämpfe um den in seinen verkehrswirtschaftlichen und verkehrspolitischen Folgewirkungen umstrittenen Wasserstraßenausbau als Ergänzung des Schienennetzes für die Verkehrsbeziehungen zwischen Erzeuger und Verbraucher großer Massengütermengen mit der heutigen zu vergleichen, liegt nahe. Die Reichswasserstraßenverwaltung, die ich heute zu vertreten die Ehre habe, war in den letzten Jahren Angriffen wegen ihrer Baupolitik ausge-

setzt, die eine auffallende Aehnlichkeit mit denen zeigen, die vor fast 3 Jahrzehnten gegen die preußische Regierung gerichtet wurden. In solcher Lage können wir nichts besseres tun, als uns der Wirksamkeit jenes Mannes zu erinnern, der damals an hervorragender Stelle das Fundament für eine großzügige und wirtschaftlich begründete Wasserstraßenpolitik gelegt und diese vertreten hat, in dem Bestreben, die von ihm gewiesenen Bahnen unter sinngemäßer Berücksichtigung der neuen Zeit- und Wirtschaftsverhältnisse zum Besten der gesamten Volkswirtschaft weiter zu beschreiten. Sympher's Geist entstammen die s. Z. für eine vernünftige und gesunde Wasserstraßenpolitik aufgestellten Grundsätze, die noch bis zum heutigen Tage ihre Geltung behalten haben, Grundsätze, die weit davon entfernt sind, utopischen Plänen nachzugehen, wie leider hie und da noch immer geglaubt wird.

Die Tradition großer verdienstvoller Männer zu wahren, ihr Erbe zu hüten und in ihrem Sinne weiter zu arbeiten, ist die vornehmste Aufgabe staatlicher Verwaltungen. Ich begrüße es daher, daß die Beteiligung weitester Kreise die Errichtung dieses Gedenksteines zu Ehren Sympher's ermöglichte. Möge das äußere Zeichen unserer Verehrung und Dankbarkeit einen jeden, dessen Weg zu Wasser oder zu Lande hier vorbeiführt, mahnen, seine Kraft einzusetzen für das Wohl des Ganzen, für das Wohl des Vaterlandes in guten und in schlechten Zeiten, wie es der Mann stets getan hat, zu dessen Ehren wir hier versammelt sind.

Veröffentlichungen aus der Feder Sympher's nach der Weltkriegskatastrophe zeigen, daß er sich bis zu seinem letzten Atemzuge den Glauben an eine bessere Zukunft unseres Volkes und Vaterlandes gewahrt hat. In seine Gedankenwelt paßten Verzweiflung und Fatalismus nicht hinein. Auch hierin soll er uns ein Vorbild bleiben. Und so können wir diese schöne Feier nicht würdiger beschließen als durch den Ruf:

Unser deutsches Vaterland: Hoch!

Alsdann gedachte, zugleich im Namen des aus Gesundheitsrücksichten an der Teilnahme verhinderten ehemaligen Ministers der öffentlichen Arbeiten, Exzellenz von Breitenbach, sprechend, Freiherr von Coels, der als Unterstaatssekretär im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten lange Jahre mit Sympher zusammengearbeitet hatte, in herzlichen Worten der Persönlichkeit Sympher's.

Mit dem gemeinsamen Gesang des Deutschlandliedes endete die Feier.

Eine Motorbootfahrt bot dann den auswärtigen Gästen Gelegenheit, die Mindener Kanal-, Hafen- und Schleusenanlagen aus eigener Anschauung kennen zu lernen.

Ein gemeinsames Abendessen in den Räumen der „Weserklause" beschloß den festlichen Tag, der allen, die durch die Teilnahme an der Feier dem Meister deutschen Wasserbaus und deutscher Wasserwirtschaft ihre Verehrung zollten, unvergeßlich bleiben wird.

PERSÖNLICHES

Die Technische Hochschule Hannover hat dem Ministerialdirektor im Reichsverkehrsministerium Gährs die Würde eines Doktor-Ingenieur ehrenhalber verliehen, und zwar, wie es in der Promotions-Urkunde heißt: „In Anerkennung seiner hervorragenden Verdienste um die Entwicklung der maschinellen Bauverfahren im Wasserbau".

*

Der Direktor der Firma Mitzlaff & Beitzke Nachf. G. m. b. H., Stettin, Herr Konsul Paul Borchert, wurde in den Preußischen Landtag gewählt.

*

Auf Vorschlag des Vorstandes des Reichsverbandes der Deutschen Industrie wurde als Nachfolger des Herrn Geheimrat Deutsch das geschäftsführende Präsidialmitglied der Vereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände, Herr Regierungspräsident z. D. Brauweiler dem Reichswirtschaftsministerium als Mitglied des Reichswirtschaftsrates benannt.

*

Der Regierungs- und Baurat W. Leopold (bisher zum Reichsverkehrsministerium beurlaubt) ist durch seine Ernennung zum Regierungsbaurat im Reichsverkehrsministerium aus dem preußischen Staatsdienst ausgeschieden.

*

An Stelle des vor einem Jahre verstorbenen Präsidenten des Hanseatischen Oberlandesgerichts wurde nunmehr durch die Senate der drei Hansestädte in gemeinsam vollzogener Wahl der Hamburger Rechtsanwalt Dr. h. c. Wilhelm Kießelbach zum Präsidenten des Hanseatischen Oberlandesgerichts ernannt. Dr. Kießelbach ist gebürtiger Bremer und steht im 61. Lebensjahr. Er übte bisher eine Anwaltspraxis in Hamburg aus, ist ein besonders gründlicher Kenner seerechtlicher Fragen und hat sich schon früher viel im Ausland betätigt.

Die nächste Nummer der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" bringt u. a. folgende Abhandlungen:

„Die deutsche Binnenschiffahrt im Jahre 1927".

„Leistungssteigerung an in Fahrt befindlichen Schiffen".
Von Dr. Ing. Carl Commentz, Hamburg.

„Die polnischen Wasserstraßenpläne.
Von Dr. Hermann Steinert, Danzig.

VERSCHIEDENE MITTEILUNGEN

ALLGEMEINES

Reichsverkehrsminister v. Guérard. Auf Vorschlag des neuernannten Reichskanzlers Hermann Müller-Franken hat der Herr Reichspräsident am 29. 6. 28 den Geheimen- und Oberregierungsrat Abgeordneten v. Guérard zum Reichsverkehrsminister ernannt. Reichsminister v. Guérard ist gleichzeitig mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Reichsministers für die besetzten Gebiete beauftragt worden.

Jubelfeier der Mannheimer Handelskammer. Im Rittersaal des Mannheimer Schlosses beging am 24. 6. 28 die Mannheimer Handelskammer ihr 200-jähriges Jubiläum, zu dem zahlreiche Vertreter der Reichs- und Landesbehörden, der Handelskammern und wirtschaftlicher Verbände des In- und Auslandes in der flaggengeschmückten Metropole des Oberrheins erschienen waren. Handelskammerpräsident Lenel führte in seiner Begrüßungsansprache aus, daß die steigende Bedeutung der Wirtschaft sowie die Entwicklung und Blüte der Gemeinden die Arbeit der Handelskammern ungemein erweitert und vertieft habe. Das Jubiläum der Mannheimer Kammer und der Rückblick auf ihre Entwicklung stärke den Willen, die ganze Kraft einzusetzen für eine neue Blüte unserer Wirtschaft. Der Erste Syndikus der Handelskammer, Professor Dr. Blaustein, hielt dann eine das ganze Gebiet der Kammerentwicklung und die Geschichte der Mannheimer Wirtschaft umfassende Ansprache. Der badische Staatspräsident Dr. Remmele ging hierauf in einer von großem Verständnis für die Arbeit der Mannheimer Kammer und ihre Aufgaben im neuen Staat zeugende Rede auf die besonderen Verdienste der Kammer ein. Er teilte mit, daß das badische Staatsministerium eine vor kurzem eingeführte Anordnung zum ersten Male vollziehe, indem es durch Verleihung einer badischen Staatsmedaille in Gold die Mannheimer Kammer auszeichne, die sich besondere Verdienste um Heimat und Volk erworben habe. Der Mannheimer Oberbürgermeister Dr. Heimerich feierte die Kammer unter dem Gesichtspunkt der engsten Verknüpfung zwischen Stadtverwaltung und Wirtschaftsvertretung. Zum Zeichen des Dankes überreichte er ein Goldenes Buch, das in Zukunft die Namen der Gäste der Kammer aufnehmen soll. Die Wünsche der Reichsregierung und des Reichswirtschaftsministeriums überbrachte Ministerialrat Dr. Imhoff, während Minister a. D. Dr. Hamm (Berlin) die des Deutschen Industrie- und Handelstags übermittelte und eine wertvolle Uhr aus Meißner Porzellan überreichte.

Die Dankbarkeit der Wahlberechtigten des Handelskammerbezirks Mannheim fand neben den Glückwünschen von Kommerzienrat Dr. Jahr ihren Niederschlag in einer noch nicht abgeschlossenen Stiftung für wohltätige Zwecke, die bereits jetzt den Betrag von über 50 000 Mark erbracht hat. Aus der großen Reihe der weiteren Gratulanten seien noch die Glückwünsche des Badischen Industrie- und Handelstags, der Badischen Landwirtschaftskammer und des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen erwähnt. Für diesen Verein überreichte Generaldirektor Welker (Duisburg) ein großes Oelgemälde zur Ausschmückung des Handelskammerheims. Aus allen Ehrungen, wie auch aus den Reden der ausländischen Handelskammern und Wirtschaftsverbände ging die große Bedeutung, die sich die Handelskammer in Mannheim in ihrer 200-jährigen Tätigkeit erworben hat, hervor.

Projekt für ein neues Berliner Großkraftwerk. Von beteiligter Seite wird der I. u. H. Ztg. bestätigt, daß mit der Siemens-Gruppe Verhandlungen über Errichtung eines Parallel-Kraftwerkes zu der Großkraftanlage Klingenberg in Berlin stattfinden. Es handelt sich darum, daß der ständig steigende Strombedarf, der voraussichtlich auch in Zukunft noch weiter zunehmen wird, nicht mehr allein durch die Klingenberg-Erzeugung gedeckt werden kann. Das neue Kraftwerk soll voraussichtlich an der Unterspree, etwa an der Spree-Havel-Mündung, mit einer Leistung von rund 200 000 kW erbaut werden. Das Projekt wird auf einen Wert von etwa 50 Mill. RM. geschätzt. Die Verhandlungen befinden sich zunächst noch in einem Stadium, das nähere Mitteilungen nicht ermöglicht. Anscheinend sind noch grundsätzliche finanzielle und technische Fragen zu klären. Auftraggeber wären die Berliner Städtischen Elektrizitätswerke A.-G., denen auch das Großkraftwerk Klingenberg gehört und die dieser Tage neuen großen Anleihebedarf (rd. 100 Mill. RM.) angemeldet haben.

„Von deutscher Binnenschiffahrt“. Der Film „Von deutscher Binnenschiffahrt“, über dessen inhaltliche Gliederung bereits in Heft 5 dieser Zeitschrift berichtet wurde, erlebte am Montag, den 1. Mai 1928 im Schwechten-Saal zu Berlin seine Uraufführung. Der Eindruck, den die Vorstellung bei den geladenen Gästen hinterließ, läßt darauf schließen, daß das Unterfangen der maßgeblichen Elbeschiffahrts-Gesellschaften unter Führung der Neuen Norddeutschen Flußdampfschiffahrts-Gesellschaft in der Tat eine „propagandistische Tat“ für die gesamte deutsche Binnenschiffahrt gewesen ist, die solange dem großen Bruder, der Reichsbahn, gegenüber auf dem Gebiete der Verkehrswerbung unterlegen sein wird, als sie sich nicht entschließt, intensiver dem Gedanken der Gemeinschaftswerbung näher zu treten. Der Technik und der Regie des Films haften aber große Mängel an. Der Film ist zu lang. Ein Filmwerk ohne Handlung ermüdet, wenn es länger als eine halbe Stunde dauert. Seine Wirkung verpufft, wenn es über eine halbe Stunde lang nüchterne Bilder an dem kinoverwöhnten Publikum vorüberziehen läßt, noch dazu, wenn die Photographie schlecht ist. Eine Entschuldigung hierfür gibt es nicht, auch nicht mit ungünstigem Aufnahmewetter. Und dann die Auswahl der Bilder! Man sieht den armen Schleusenwärter im Schweiße seines Angesichts vorsintflutliche Schleusentore mit Brachialgewalt bewegen. Der stakende Schiffsmann, ein Bild aus vergangenen Tagen, ist — ebenso wie der mit der Handkarre die Ziegelsteine löschende Schiffer — eher geeignet, Mitleid und soziales Empfinden wachzurufen, als ein Bild „von deutscher Binnenschiffahrt“ im Zeitalter der „Hindenburgschleuse“ zu geben. Man muß mit dem „Reichsfilmblatt“ seinem Bedauern Ausdruck geben, daß dieser Kulturfilm, der das Interesse weiter Kreise auf die deutsche Binnenschiffahrt lenken soll, nicht unter der Leitung eines Regisseurs hergestellt worden ist, der den Blick für das filmisch Wirksame hat, der mit geschickten Einstellungen und mit Trick-Aufnahmen zu arbeiten gewohnt ist. Oberingenieur Fritz A. Meyen, der für das Manuskript und die Regie verantwortlich zeichnet, hätte, so schreibt der sachverständige Kritiker weiter, auf

alle diese Imponderabilien nicht verzichten dürfen. Ein Bildstreifen von der deutschen Binnenschiffahrt hätte sich unter Anwendung ganz einfacher Hilfsmittel auch für die breite Masse sehr interessant gestalten lassen können. Die gezeigten Bilder leiden unter einer ermüdenden Einförmigkeit. Bei dem großen Fortschritt, den die Kinemotographie gerade in Kulturfilmen gemacht hat, genügt es heute nicht mehr, einen Photographen auf ein Schiff zu stellen, die Wasserstraßen abzufahren und währenddem drehen zu lassen. In jeder Wochenschau findet man kurze Kulturbilder, die weit besser sind; man braucht garnicht die fachmännisch hergestellten Kulturfilme zum Vergleich heranziehen. Auch der „Film-Kurier" ist enttäuscht:

> „Es wird versucht, werktätiges Leben zu bringen. Krane an der Arbeit werden gezeigt, Verladung und Entladung. Aber diese Momente bleiben zufällige Ausschnitte, fügen sich dem Bildvorgang nicht ein. / Daneben die Landschaftsbilder. Die Natur wird gedreht, wie sie sich gerade bietet. Oft gelingen dabei erstaunlich schöne Bilder, andere wiederum sind ungünstig in der Einstellung, zu sehr Zufallsamateuraufnahmen. / Landschaft, Stadtbild und Arbeitsleben verquicken sich nirgends. Es bleibt eben überall bei dem üblichen gleichförmigen Nebeneinander, zum Schaden des Films. Man sieht und lernt nicht viel dabei. Wiederholungen ermüden. / Aus den Motiven hätte sich viel machen lassen. Vor allem im Erfassen des Technischen bei den Kranen und Werften. / *Der deutsche Binnenschiffahrtsfilm bleibt noch zu drehen.*"

Mit dieser Kritik soll dem Filmwerk an sich nicht jede Bedeutung abgesprochen werden. Schon allein die Tatsache, daß führende Männer der Binnenschiffahrt sich entschlossen haben, um mit modernem Geist die Werbearbeit für die gemeinsame Sache zu beleben, ist so hoch zu bewerten, daß der Film zwar nicht den gewollten, aber immerhin einen wertvollen Effekt auf sein Konto buchen darf. Und wenn die Regie, der die Unwegsamkeit des Neulandes zugute zu schreiben ist, sich den kritischen Beurteilungen nicht verschließt, dann wird auch aus dem im Schwechten-Saal gezeigten Elaborat der eine oder andere Bildstreifen sich herausschneiden lassen, der wohl geeignet sein dürfte, das Augenmerk der Oeffentlichkeit auf die deutschen Wasserstraßen und ihre wirtschaftliche Bedeutung zu lenken. *S-n.*

Bericht der Hamburgischen Schiffbau-Versuchsanstalt über das Geschäftsjahr 1927. Die Tätigkeit der Versuchsanstalt hat im Berichtsjahr 1927 noch wieder eine Steigerung gegenüber dem Vorjahre um rund 80% erfahren, hervorgerufen zum großen Teil durch die gesteigerten Neubauaufträge der Reedereien. Es wurden 224 (130) Versuchsaufträge (gegen 1926) erledigt. Die Zahl der gefahrenen Versuchsreihen betrug 1036 (649), die Zahl der hergestellten Schiffsmodelle betrug 139 (83), die Zahl der Propellermodelle betrug 228 (126), nämlich Propeller für Einschrauber 51 (40), Doppelschrauber 59 (40), Dreischrauber 1 (2), Vierschrauber 14 Serien (0); ferner Leitapparate 195 (35) und Schaufelräder 5 (9). ¼ (⅓) der Aufträge entstammte dem Auslande und verteilte sich auf neun verschiedene Nationen. *Den Binnenschiffahrtsproblemen war ebenfalls ¼ der Tätigkeit gewidmet.* Die Haupttätigkeit erstreckte sich auf die Ausbildung der deutschen Seeschiffe.

Die gesteigerten Anforderungen konnten nur bewältigt werden durch die angestrengte, höchst anerkennenswerte Mitarbeit des Personals sowie durch äußerste Anspannung der technischen Anlagen, wobei die *Einrichtung des neuen dritten Tanks für Flachwasserversuche sich als besonders nützlich erwies.* Infolge des Zwei-Schichten-Betriebes wurde an 308 Arbeitstagen durchschnittlich täglich 15 Stunden gearbeitet. Das Personal bestand Ende 1927 aus 51 Köpfen. Bei 8 Schiffen wurden durch Probefahrten die Modellversuchsergebnisse nachgeprüft, und hinsichtlich der Leistungen nur bei einem Fall, bei dem das Modell nicht mit Eigenantrieb geprüft war, ein über 4¼ hinausgehender Unterschied gemessen. Bei zwei Schiffen wurde außerdem der Drucklagerschub ermittelt und in guter Uebereinstimmung mit dem Modellversuch gefunden.

Um die *Zuverlässigkeit der Meßgeräte* zu prüfen, wurde auf Veranlassung der H. S. V. A. ein Propellermodell in den Versuchsanstalten von Berlin, Dumbarton, Haslar, Washington und Hamburg untersucht und so gute Uebereinstimmung gefunden, daß damit die Zuverlässigkeit der Meßgeräte sichergestellt ist.

An der Spitze der *Forschungsarbeiten* stehen die *Reibungsmessungen*, welche an einer Außenhautplatte der „Hamburg" mit verbessertem Meßgerät mit Unterstützung der Hapag, der Notgemeinschaft der deutschen Wissenschaft und der Marineleitung fortgesetzt wurden. Bei Benutzung dieser Forschungsresultate stimmen auch die Fahrtergebnisse großer und schneller Schiffe, die nach der Froude'schen Umrechnung abweichen, mit den Modellergebnissen. Der Einfluß der *Temperatur* auf die Reibung wurde ebenfalls auf der „Hamburg" gemessen und die theoretische Aussage bestätigt gefunden.

Die Grundlage für jede erfolgreiche Forschung am großen Schiff ist eine *zuverlässige Geschwindigkeitsmessung.* Hierfür ist das H. S. V. A.-Log im letzten Jahre weiter ausgebildet worden, sodaß es möglich ist, die genaue Momentangeschwindigkeit an jeder beliebigen Stelle des Schiffes abzulesen.

Durch vergleichsweise *Auslaufversuche* von Modell und Schiff ist die Unhaltbarkeit der Froude'schen Reibungswerte für größere Schiffe nachgewiesen und sind andere wichtige Erkenntnisse gewonnen worden.

Der Windwiderstand eines Schiffes wurde durch Fahrtmessungen auf der Hamburg" zuverlässig ermittelt, indem das Schiff mit verschiedenen Kursen gegen konstant wehenden Wind fuhr, wobei seine jeweilige Geschwindigkeitsänderung gemessen wurde.

Die Lage des vom Schiff erzeugten *Wellensystems* konnte ebenfalls mit Hilfe des neuen H. S. V. A.-Logs genau ermittelt werden.

Für die *Uebergeschwindigkeit* neben der Schiffswand wurde eine einfache und zuverlässige Berechnungsmethode ausgebildet und durch Modellversuche bestätigt gefunden.

Druckmessungen wurden an verschiedenen Körperformen ausgeführt und mit den Rechnungsergebnissen verglichen.

Ruderversuche wurden für mehrere Schiffsarten und Ruderformen durchgeführt und einige Erfahrungen veröffentlicht (WRH 1927, Heft 9).

Verschiedene *Schnell- und Gleitbootformen* wurden geprüft und systematische Versuche begonnen. Hierbei ist die Zusammenarbeit mit der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt vorgesehen. Die bisherigen Erfahrungen über Schwimmversuche sind zusammenfassend veröffentlicht worden (Luftfahrtforschung Forschungsheft 1).

Zur *Verringerung des Wellenwiderstandes* wurde eine Reihe von Versuchen mit wulstförmigen Steven und mit der Maierform durchgeführt und die Wellenbewegung durch Zeitlupenaufnahmen gefilmt. Hierbei wurden wichtige Erkenntnisse gewonnen und teilweise erhebliche Ersparnisse an Widerstand erzielt, welche in einigen Fällen bis zu 25% betrugen.

Zur Verbesserung des *Schraubenantriebs* wurden in 12 Fällen Nachstrompropeller nach der Wirbeltheorie (Methode Helmbold-Lerbs, WRH 17, 8. Jahrgang, Heft 21/23) mit gutem Erfolge berechnet und konstruiert. Die theoretische Grundlage wurde veröffentlicht (WRH 1927, Heft 21 u. 23). Im allgemeinen gelang es bei den der HSVA eingereichten Entwürfen ihre Leistungen im Mittel um 7% zu verbessern durch Veränderung der Schiffsform, der Schraubenkonstruktion, der Ruderform

und durch Leitvorrichtungen nach Konstruktionszeichnungen der Star Contrapropeller Ltd., Oslo. Wesentlich höhere Ersparnisse wurden in einigen Sonderfällen erzielt.

Im Herbst tagte in Hamburg die Gesellschaft der Freunde und Förderer, wobei Vorträge über das Problem der Geschwindigkeit sowie über Aufgaben aus dem Gebiet des Flugwesens und der Binnenschiffahrt gehalten und Anträge zur Förderung der Arbeit der Versuchsanstalt im Betrage von M 22 783,— bewilligt wurden.

Außer der geldlichen Förderung bestimmter Aufgaben bietet die Gesellschaft der Freunde und Förderer mit ihren über 600 Mitgliedern für die fruchtbringende Bearbeitung verschiedener schiffbautechnischer Fragen durch die Versuchsanstalt einen besonders günstigen und breiten Boden, der zur Lösung wichtiger Aufgaben von wachsender Bedeutung für die Versuchsanstalt und für die Allgemeinheit zu werden verspricht.

An Unterstützungen ist erstmalig der jährliche Zuschuß von M 25 000,— des Hamburgischen Staates gewählt und M 5000,— von seiten der Gesellschaft der Freunde und Förderer als Beitrag zum Bau des Flachtanks; die Beiträge der Reedereien und Werften betragen etwa 20 000 M. Die Kosten für Forschungsaufgaben betrugen rund M 50 000,—, die durch die Unterstützungen annähernd gedeckt wurden. Die Ergebnisse werden demnächst veröffentlicht.

Im neuen Jahre hat die Anstalt ein größeres Binnenschiffahrtsprogramm zu bearbeiten. Indessen werden infolge geringerer Neubauaufträge der Reedereien nicht nur die Aufträge aus der Seeschiffahrt auf das normale Maß heruntergehen, sondern es werden auch in absehbarer Zeit in den umliegenden Ländern mehrere neue Versuchsanstalten infolge der wachsenden Wertschätzung der Modellversuche und infolge nationaler Bestrebungen gebaut werden. Ob dadurch den betreffenden Ländern in absehbarer Zeit gedient wird, erscheint allerdings zweifelhaft, weil nur durch Massenerfahrungen und konzentrierte Forschung der größte Nutzen für die Allgemeinheit zu erwarten ist. Jedenfalls ist aber daraus zu schließen, daß der im Jahre 1927 erreichte Höhepunkt der an die Versuchsanstalt aus der Praxis gestellten Versuchsanforderungen kaum überschritten werden wird, und es steht infolgedessen zu hoffen, daß die Versuchsanstalt sich künftig eingehender als bisher systematischer Forschungsarbeit und damit der Wegbereitung des Fortschrittes wird widmen können. Als wichtigste Forschungsaufgaben werden von der Versuchsanstalt diejenigen über Reibung, Kavitation, Wellenwiderstand und Gleitflächen zur Zeit bearbeitet. Voraussetzung dafür ist, daß ihr die bisher gewährte geldliche Unterstützung weiter gewährt wird und daß sie regelmäßig zur Ausführung und Auswertung von Fahrtmessungen herangezogen wird.

Tagung der Internationalen Donaukommission in Wien. Am 8. Juni 1928 begann in Wien eine mehrwöchige Tagung der Internationalen Donaukommission, auf deren Programm als wichtigster Punkt das abzuschließende Uebereinkommen zwischen Rumänien, Jugoslawien und der Kommission über den Spezialdienst im Eisernen Tor steht. Die Tagesordnung umfaßt ferner die Schaffung von Ausführungsbestimmungen zu der in Paris im November 1927 unterzeichneten Konvention über den Tonnengehalt der Binnenschiffahrtsschiffe für den Sektor des Eisernen Tores, die Revision der Eisernen Tor-Gebühren und einige Fragen des inneren Verwaltungsdienstes. Die Kommission wird sich überdies mit einem von der jugoslawischen Regierung vorgelegten Projekt wegen Maßnahmen gegen Ueberschwemmungen stromaufwärts von Pancpova auszusprechen haben.

XV. Deutscher Seeschiffahrts-Tag. In Hamburg fand am 30. 6. 28 und 1. Juli 1928 der 15. Deutsche Seeschiffahrts-Tag, veranstaltet vom Deutschen Nautischen Verein und vom Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine statt. Zum ersten Male wurde die Frage der Transozean-Luftschiffahrt eingehend behandelt: Die deutsche Seeschiffahrt, ihre Reedereien und Offiziere glauben an die technische Durchführung eines Transozean-Flugverkehrs in absehbarer Zeit. Sie sind aber davon überzeugt, daß dieser Transozean-Verkehr wirtschaftlich und verkehrstechnisch in erster Linie auf seemännische, nautische Erfahrungen aufgebaut werden muß, daß die großen Seeschiffahrt treibenden Reedereien federführend sein müssen. Im übrigen beschäftigte sich die Tagung mit dem äußerst wichtigen und sehr dringlichen Problem eines weiteren Ausbaues der Deutschen Seewarte, auch im Hinblick auf ihre Mitwirkung bei der Entwicklung des Seeflugverkehrs, schließlich mit der energischen Fortsetzung der nautischen Werke der Marineleitung (Seekarten usw.) und dem Funkpeildienst. Das Problem der Leistungssteigerung vorhandener Schiffe wurde von Dr.-Ing. Commentz, Hamburg erörtert. Herr Dr. Commentz wird in der nächsten Nummer der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" zu diesem Problem, das auch für die Binnenschiffahrt von großer Bedeutung ist, das Wort ergreifen.

DEUTSCHE BINNENSCHIFFAHRT

Kleinschiffernothilfe. Die Pressemeldungen über die Beschlüsse des Reichsrats und des Reichstages wegen Einstellung von 3 Mill. RM. in den Haushalt des Reichsverkehrsministeriums „zur Behebung der Notlage kleiner Binnenschiffer“ haben eine Anzahl von Partikulierschiffern veranlaßt, bereits in Verhandlungen mit Bauwerften über Neubauten einzutreten. Da noch Verhandlungen zwischen Reich und Ländern über die Verteilung dieser Gelder bevorstehen, ist noch in keiner Weise zu übersehen, wie die Mittel verteilt werden können, und ob und in welchem Maße dabei auch Neubauten zu berücksichtigen sein würden. Von zuständigen Stellen wird in Anbetracht dieser Lage vor übereiltem Abschluß von Bauverträgen gewarnt.

Stellungnahme der Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel zu aktuellen Schiffahrtsfragen. / Tariferhöhung der Reichsbahn. — Schiffahrtsabgaben und Schlepplöhne auf dem Mittellandkanal, dem kanalisierten Main und Neckar. Strom- und Schiffahrtspolizeiverordnung für den Neckar. — Nachtfahrten auf dem Rhein. — Differenzsätze bei Eichaufnahmen. — Neubauarbeiten in den Duisburg-Ruhrorter Häfen.

In einer unter dem Vorsitz von Generaldirektor Bramfeldt am 12. Juni abgehaltenen gemeinsamen Sitzung des Schiffahrts- und Hafenausschusses der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel in Duisburg-Ruhrort wurde zu einigen wichtigen Fragen der Rhein- und Kanalschiffahrt Stellung genommen. Zunächst wurde die

beabsichtigte Tariferhöhung der Reichsbahn

durch den Berichterstatter einer eingehenden Kritik unterzogen. Für den Fall, daß diese Tariferhöhung in späterer Zeit nicht zu umgehen ist, werden bestimmte Forderungen gestellt, denen die Ausschüsse zustimmten. Die von der Reichsbahn geplante gleichmäßige Erhöhung der Gütertarife würde das bestehende Spannungsverhältnis zwischen Nah- und Fernfrachten noch verschärfen. Die Ausschüsse sprachen sich dafür aus, wie bisher eine Senkung der Nahfrachten mit Nachdruck zu erstreben. Weiterhin wurde betont, daß die im Interesse der Binnenschiffahrt geschaffenen Tarife, wie der Wasserumschlagstarif für Kohle, wenn irgend möglich, von der Tariferhöhung auszunehmen sind. Zu dem

Entwurf eines Tarifs für die Schiffahrtsabgaben und Schlepplöhne auf dem Mittellandkanal

wurde beschlossen, dafür einzutreten, daß die Pläne der Einführung einer Sonderabgabe für die im Fernverkehr östlich Sehnde zu befördernden Güter und der Aufhebung des bestehenden Transitkohlentarifs über die hannoverschen Häfen fallen gelassen werden. Im andern Falle würde der Schiffsverkehr nach Peine, soweit die Kohlen mit der Bahn weiter östlich befördert werden sollen, volkommen gedrosselt werden. Ein Grund zur Aufhebung des Transitkohlentarifs konnte nicht als vorliegend anerkannt werden.

Was den

Entwurf eines Tarifs für die Schiffahrtsabgaben auf dem kanalisierten Main von Aschaffenburg (alter Handelshafen) bis zur Mündung

anlangt, so sind darin die Ermäßigungswünsche der Schiffahrt nicht berücksichtigt worden. Dem Entwurf liegt das neue sechsklassige Güterverzeichnis für die Reichsbinnenwasserstraßen zugrunde. Die Erhöhung des Abgabensatzes der Klasse 5 von 0,35 Pfg. auf 0,40 Pfg. wurde abgelehnt, die Abgabenrückvergütung der Transitgüter im Main-Bahnverkehr auf 50 Prozent gegen bisher 25 Prozent als wünschenswert bezeichnet, desgl. die Ausdehnung der Rückvergütung von 60 Prozent auf alle Güter im Donau—Main-Verkehr. Zum *Güterverzeichnis* selbst sollen mehrere Umtarifierungen beantragt werden. Zu dem

Entwurf eines Tarifs für die Schiffahrtsabgaben auf dem kanalisierten Neckar

wurde der Beschluß gefaßt, beim Reichsverkehrsminister zu beantragen, die Einführung des Tarifs zurückzustellen, bis die technischen Voraussetzungen für einen regelmäßigen Schiffsverkehr für vollabgeladene große Rheinschiffe auf dem kanalisierten Neckar gegeben sind. Im übrigen wurden Einwendungen gegen den Tarifentwurf nicht erhoben. Zu dem

Entwurf einer Strom- und Schiffahrtspolizeiverordnung über Abänderung der Polizeiordnung für die Schiffahrt und Flößerei auf dem Neckar

wurde der Beschluß gefaßt, im Interesse der Sicherheit des Schiffahrtsverkehrs zu beantragen, daß es bei der bisherigen Bestimmung verbleibt, wonach die Zulassung des Inhabers eines Rheinschiffahrtspatents zur Führung von Schiffen auf dem Neckar von dem Nachweis abhängig ist, daß er mindestens 2 Jahre lang die Schiffahrt auf dem Neckar betrieben hat. Außerdem wurde beschlossen, dafür einzutreten, daß das Verbot des Treibenlassens von Schiffen in den kanalisierten Neckarstrecken nur auf Kähne von über 350 Tonnen Anwendung findet.

Bei dem Oberpräsidenten der Rheinprovinz ist der Antrag auf

Kenntlichmachung des Rheinfahrwassers während der Nachtzeit zur Ermöglichung der Schiffahrt

gestellt worden. Der Ausschuß kam zu dem Ergebnis, daß die meisten Gründe gegen die Genehmigung des Antrags sprechen, er behielt sich jedoch seine endgültige Stellungnahme vor und hielt es weiter für zweckmäßig, daß zu gegebener Zeit eine gemeinsame Stellungnahme des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen und der beteiligten rheinischen Kammern in der Frage erfolgt. Eingehend hat sich die Kammer in der letzten Zeit mit der Frage befaßt, ob es möglich sei, gewisse

Differenzsätze bei Eichaufnahmen in Salz- und Süßwasser

fetszustellen, die dann allgemein anerkannt werden. Nach den Erhebungen der Kammer bei den Handelskammern in Rotterdam und Amsterdam sowie den Aeußerungen einer größeren Anzahl beteiligter holländischer Firmen erscheint eine schematische Regelung wegen des örtlich und zeitlich verschiedenen Salzgehaltes des Wassers in den einzelnen Seehäfen unmöglich. Es wurde beschlossen, daß die Kammern den interessierten Firmen die Differenzen, die für die Eichaufnahmen in den in Betracht kommenden Seehäfen in Frage kommen, mitteilt.

Von einem Vorstandsmitglied der Duisburg-Ruhrorter Häfen A.-G. wurde sodann ein näherer Bericht über den Stand der

Neubauarbeiten in den Duisburg-Ruhrorter Häfen

erstattet. Aus ihm ging hervor, daß an dem seit 2 Jahren bestehenden Neubauprogramm keine wesentliche Aenderung vorgenommen sei. Die einzelnen Bauvorhaben sind die Sperrschleuse am Marientor, deren neue Oeffnung bei normalem Fortlauf der Arbeiten im Februar nächsten Jahres dem Verkehr übergeben und deren endgültige Fertigstellung im Mai nächsten Jahres beendet sein wird. Die Arbeiten an der Verbreiterung des Außenhafens sind beendet, ebenso ist die Ausbaggerung des Innenhafens beinahe abgeschlossen, während die Baggerarbeiten in den übrigen Hafenteilen fortgeführt werden. Die Aufschließung des Industriegeländes durch Bauten von Licht- und Wasserleitungsanlagen usw. ist beendet.

Die geplante Erweiterung des Bahnhofes Ruhrort-Hafen-Neu ist auf 2 Jahre verteilt worden. Die Hafenverwaltung rechnet damit, daß im September oder Oktober das neue Zollamt im Innenhafen dem Dienst übergeben werden könne. Das Aufenthaltsgebäude für die Hafenpolizei ist bereits fertiggestellt, die geplanten Neuanlagen am Kaiserhafen (Verbreiterung und Kipperkatzenverladevorrichtung) sind zurückgestellt worden. Die Hafenverwaltung wird demnächst ein Dieselmotorschleppschiff von 250 PS einstellen, das gleichzeitig als Feuerlöschboot verwendet werden kann. Für die Verwirklichung des gesamten Bauprogramms sind 10,5 Millionen Mk. erforderlich. Hiervon sind 5 Millionen Mk. bereits ausgegeben. Es wurde aus der Versammlung heraus die Notwendigkeit betont und von dem Vertreter der Hafenverwaltung ausdrücklich anerkannt, daß bei der Prüfung des Schutzes vor Unfall und sonstigen Gefahren für die Schiffahrt bei den Neuanlagen Schiffahrtssachverständige hinzugezogen werden sollen.

Aenderung der Rheinschiffahrts-Polizeiverordnung.

Zur Aenderung der Rheinschiffahrts-Polizeiverordnung hat der Pr. Minister für Handel und Gewerbe neue Bestimmungen erlassen, die am 1. Aug. 1928 in Kraft treten.

Bisher hatte sich die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt in Straßburg mit der Kleinschiffahrt, d. h. mit Fahrzeugen von weniger als 15 t (300 Zentner) Tragvermögen, überhaupt nicht zu befassen, denn diese Schiffe waren in der Rheinschiffahrtsakte von 1868 nicht inbegriffen. Da sich aber neuerdings ein starker Verkehr mit Kleinnachen, Gondeln, Gleitbooten (Hydroglisseurs) und allerhand Paddel- und Sportbooten bemerkbar macht und vielfach schon Unfälle sich mit diesen kleinen Fahrzeugen ereignet haben, hat sich die Zentralkommission in ihrer letzten Sitzung entschlossen, für die sog. Kleinschiffahrt durch eine Revision der Rheinschiffahrts-Polizeiverordnung gewisse Bestimmungen zu erlassen. Darnach gelten von nun an als „Kleinfahrzeuge“ nicht mehr allein die Fahrzeuge von weniger als 15 t Tragvermögen, sondern auch die Sportfahrzeuge mit Ausnahme der Schlepper. Die Durchfahrt zwischen den Fahrzeugen eines Schleppzuges ist diesen Kleinfahrzeugen verboten, außer, wenn sie notwendig ist, um an einem dieser Fahrzeuge anzulegen. Das Anfahren oder Anhängen an ein anderes in Fahrt befindliches Schiff ohne ausdrückliche und vorherige Zustimmung seines Führers ist ihnen ebenfalls verboten. Sie haben, auch wenn sie mit eigener Triebkraft versehen sind, keinen Anspruch auf einen bestimm-

ten Kurs und müssen den übrigen Fahrzeugen den zur Verfolgung ihres Kurses und zum Manövrieren notwendigen Raum lassen. Ihre Führer haben ihre ganze Aufmerksamkeit darauf zu richten, daß sie nicht in den Kurs eines andern Fahrzeuges hineingeraten, und sie können nicht verlangen, daß ihnen ausgewichen wird. Außerdem haben Kleinfahrzeuge nicht das Recht, ein Fährschiff zum Freimachen des Fahrwassers zu ihren Gunsten anzufordern oder die Oeffnung einer Schiffbrücke zu verlangen. Die neuen Bestimmungen, die auf dem ganzen Rheine bis an die mittlere Brücke in Basel gelten, treten am 1. August 1928 in Kraft. *J. Fr.*

Neuer Rhein-Schnelldampfer. Die beiden Schleppdampfer „Vaterland" und „Bismarck" der Köln-Düsseldorfer Dampfschiffahrt vermitteln den Rhein-Schnellverkehr im Sommerhalbjahr 1928. Um der gesteigerten Nachfrage gerecht zu werden und einem dringenden Bedürfnis abzuhelfen, wird ab 1. Juli ein neuer Schnelldampfer zwischen Mainz und Köln verkehren, und zwar das Boot „Prinzeß Juliana", auf der Sachsenbergwerft erbaut im Auftrag der Niederländer Dampfschiffahrt. Der neue Schnelldampfer wurde am 27. 6. 28 in Köln durch den Prinzgemahl Hendrik der Niederlande in feierlicher Ansprache auf den Namen seiner Tochter Juliana, Prinzessin der Niederlande, getauft. Der Prinz führte dabei aus, daß, wie seine Tochter aus königlich holländischem Geblüt, aber von einem deutschen Vater stamme, so solle auch das neue Schiff, auf einer deutschen Werft gebaut, auf deutschem Rhein die holländische und deutsche Flagge zeigen und damit auch zum Ausdruck bringen, wie sehr die kulturellen und wirtschaftlichen Beziehungen Hollands und Deutschlands zusammenhingen. Er schloß mit dem Wunsch, daß das Schiff allzeit eine glückhafte Fahrt haben möge.

Schiffahrt auf der kanalisierten Lahn. Es war ursprünglich beabsichtigt, die Schiffahrt auf der kanalisierten Lahn am 1. Juli zu eröffnen. Da sich jedoch die Arbeiten besonders an dem Schleusenwerk bei Daufenau verzögert haben, wird der Betrieb auf der 70 Kilometer langen Strecke von der Mündung des Flusses in den Rhein bei Niederlahnstein bis Steeden oberhalb Limburg voraussichtlich erst Anfang September beginnen.

„Wasserbauamt II in Hannover." Wie der Amtliche Preußische Pressedienst auf Grund einer Bekanntmachung des preußischen Landwirtschaftsministers mitteilt, wird für die Strecke des Mittellandkanals von Hannover bis Peine und für den Stichkanal bis Hildesheim in Hannover ein Wasserbauamt eingerichtet. Es führt die Bezeichnung „Wasserbauamt II in Hannover". Seine Wirksamkeit beginnt am 1. Juli d. J. Das bisherige Wasserbauamt in Hannover führt vom gleichen Tage ab die Bezeichnung „Wasserbauamt I in Hannover". Das „Kanalbauamt in Hannover" wurde Ende Juni d. J. aufgelöst.

Mittellandkanal und Harzgewässer. Der Provinzialausschuß von Sachsen beschäftigte sich vor kurzem mit den wasserwirtschaftlichen Problemen der Provinz und faßte folgende Entschließung, worin gegen die Absicht des Reichsverkehrsministeriums Einspruch erhoben wird, den Mittellandkanal — statt mit Elbe- und Weser-Wasser — durch teilweise Ableitung der Bode zu speisen:

Speisung des Mittellandkanals.

Der Provinzialausschuß der Provinz Sachsen hat mit Bedauern davon Kenntnis genommen, daß der Reichsverkehrsminister noch nicht in der Lage zu sein glaubt, einen endgültigen Verzicht auf die Speisung des Mittellandkanals aus Harzgewässern aussprechen zu können.

Der Provinzialausschuß steht nach eingehender Prüfung der wasserwirtschaftlichen Fragen innerhalb der Provinz Sachsen auf dem Standpunkte, daß eine Ableitung von Bodewasser zur Speisung des Mittellandkanals im Interesse der Trinkwasserversorgung und der Förderung der Landeskultur nicht verantwortet werden kann. Durch eine solche Ableitung würden die lebenswichtigsten Interessen der Provinz, insbesondere der im Gebiet der Bode und Elbe liegenden größeren Städte und der hochentwickelten Landwirtschaft im Bodegebiete auf das allerschwerste gefährdet.

Der Provinzialausschuß steht außerdem auf dem Standpunkte, daß einer solchen Ableitung von Bodewasser die Bestimmungen des Artikels 97 Absatz 3 der Reichsverfassung vom 11. August 1919 entgegenstehen. Er glaubt ferner annehmen zu müssen, daß eine Inanspruchnahme von Bodewasser durch das Reich zur Speisung des Mittellandkanals den Bestimmungen des § 7 Absatz 3 des Vertrages zwischen dem Deutschen Reich einerseits sowie den Ländern Preußen, Sachsen, Braunschweig und Anhalt andererseits wegen Vollendung des Mittellandkanals vom 24. Juli 1926 widerspricht. Der Provinzialausschuß bittet den Reichsverkehrsminister dringend, alles Erforderliche zu veranlassen, was den endgültigen Verzicht des Reiches auf die Speisung des Mittellandkanals mit Bodewasser herbeiführt.

*

Der Harzwasserbeirat hatte in der gleichen Angelegenheit aus Anlaß seiner Wernigeroder Tagung folgende Entschließung gefaßt:

Bodetalsperren-Projekt

Der Harzwasserbeirat beschließt, die Preußische Staatsregierung zu bitten, zusammen mit dem Lande Braunschweig und der Provinz Sachsen ohne Rücksicht auf den vermeintlichen Anspruch des Reichsverkehrsministers auf die Bodewässer, dessen Berechtigung vom Harzwasserbeirat nicht anerkannt wird, das Projekt der Bodetalsperren alsbald energisch in Angriff zu nehmen.

Auch dieser Entschließung wurde vom Provinzialausschuß Sachsen zugestimmt und beschlossen, sie der Staatsregierung zu übermitteln.

Tagung des Elbwasserstraßen-Beirats. Am 12. 6. 1928 fand in Torgau die 4. Sitzung des Elbe-Wasserstraßenbeirats statt.

Berichte über den Elbeverkehr 1927, über wichtige Neubauten zur Verbesserung und Unterhaltung des Fahrwassers der Elbe, über die Anwendung von Tonnen als Schiffahrtszeichen und über den Stand der Arbeiten am Mittellandkanal wurden entgegengenommen. Besonders beschäftigte man sich mit der Frage der Tauchtiefenfestsetzung. Nach eingehender Erörterung wurde hierzu folgende Entschließung angenommen:

„Der Elbewasserstraßenbeitrat tritt nachdrücklich dafür ein, daß das bisherige Verfahren der freiwilligen Tauchtiefenbeschränkung bei Niedrigwasser mit allgemeiner Verbindlichkeit beibehalten wird und bittet die deutsche Delegation, bei der internationalen Elbekommission mit allen Mitteln dahin zu wirken, daß in der neuen Elbeschiffahrtspolizeiverordnung eine allgemein-verbindliche Festsetzung der Tauchtiefen vorgesehen wird. Zu empfehlen ist, daß die Festsetzung derTauchtiefen bei einem niedrigeren Wasserstand als plus 120 Zentimeter am Magdeburger Pegel beschränkt bleibt und lediglich für die Strecke von Hamburg, Harburg, Lauenburg bis Magdeburg erfolgt. Der Elbewasserstraßenbeirat glaubt diese Forderung umso schärfer erheben zu müssen, als die gesamte deutsche und tschechoslowakische Schiffahrt für die einwandfreie Durchführung der Schiffstransporte auf der Elbe die einheitliche Tauchtiefenbemessung als unumgänglich notwendig erachtet. Es kann im Hinblick auf die früher gemachten schlechten Erfahrungen dem einzelnen Schiffer nicht überlassen bleiben, die ihm richtig erscheinende Tauchtiefe selbst zu bestimmen. Schwere Störungen des Verkehrs infolge Festfahren von zu tief beladenen Fahrzeugen, wie sie vor Errichtung der Tauchtiefenkommission sehr häufig zu beobachten waren, würden die unausbleibliche Folge sein."

„Johann Gottfried Tulla und sein oberrheinisches Strombauwerk". Beim Ausdruck des Aufsatzes von Herrn Ministerialrat a. D. Dr. Eduard Faber, München, in der Nummer 12 der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt", 1928 S. 374 ff. sind leider einige sinnstörende Druckfehler unterlaufen. Es muß richtig heißen auf S. 374 (linke Sp. Zeile 16 v. o. und 24 v. o.) „Strombauwerk", (rechte Sp. Zeile 21 v. o.) „Wiebeking", (rechte Sp. Zeile 29/30 v. o.) „Kraftäußerung", (rechte Sp. Zeile 9 v. u.) „Strombauwerk", auf Seite 375 (linke Sp. Zeile 24 und 28 v. o.) „Stromstrich", (linke Sp. Zeile 37 v. o.) „vor", (rechte Sp. Zeile 12 v. u.) „geböschte", auf Seite 376 (linke Sp. Zeile 4 v. o.) „Uebergänge", (linke Sp. Zeile 5 v. o. „anfällt", (rechte Sp. Zeile 3 v. o.) „fest".

RECHTSFRAGEN DER BINNENSCHIFFAHRT

Die Unzulässigkeit der Eintragung von Verfügungsbeschränkungen des Eigentümers im Schiffsregister. In der Zeitschrift für Binnenschiffahrt S. 328/1928 veröffentlicht Herr Rechtsanwalt O. Vortisch, Berlin, einen Beschluß des Kammergerichts 1. b. X. 98/28 vom 15. 3. 1928, welcher die Eintragung von Verfügungsbeschränkungen des Eigentümers in das Schiffsregister in Ansehung eines eingetragenen Schiffes für unzulässig erklärt. Diese Entscheidung des höchsten Preußischen Gerichts in Schiffsregistersachen, die nach dem Stand unserer gegenwärtigen Gesetzgebung richtig und unanfechtbar ist, ist von höchster praktischer Bedeutung, denn es kann nicht verschwiegen werden, daß die meisten Schiffsregistergerichte bisher anders verfahren sind, also unzulässige Eintragungen gemacht haben!

Die Entscheidung bildet eine Ergänzung zum Beschluß des Kammergerichts vom 28. 5. 1909 — 1a. X. 426/09 — (K. G. J. 28 S. 186 Nr. 42): „Der Eigentümer eines eingetragenen Binnenschiffes ist nicht berechtigt, sich in einer vollstreckbaren Urkunde in Ansehung des eingetragenen Schiffspfandrechts der sofortigen Zwangsvollstreckungn in der Weise zu unterwerfen, daß die Zwangsvollstreckung aus der Urkunde gegen den jeweiligen Eigentümer oder Eigenbesitzer des Schiffes zulässig sein soll. Die Eintragung dieser Unterwerfungsklausel in das Schiffsregister ist unzulässig. Die Bestimmung des § 800 Abs. 1 ZPO. hängt untrennbar mit dem Wesen des Grundbuchs als einer Einrichtung zusammen, die vermöge der den Eintragungen beigelegte Kraft ein Zurückgreifen auf die wahren Rechtsverhältnisse erübrigt. Die in das Schiffsregister jedoch erfolgenden Eigentumseintragungen sind weder als Ersatz noch als Vermutung für das wahre Schiffseigentum zu verwerten, so daß eine entsprechende Anwendung des § 800 ZPO ausgeschlossen ist."

Auf Grund der damaligen Entscheidung des Kammergerichts sind Eintragungen von Vollstrekkungsklauseln im Schiffsregister nicht mehr erfolgt. Dagegen werden von den Registergerichten Verfügungsbeschränkungen der verschiedensten Art im Wege der Bewilligung und im Wege des Arrestes besonders häufig Vorkaufsrechte sehr oft eingetragen, was nach der neuen Kammergerichtsentscheidung nunmehr unterbleiben dürfte.

Gegen die Richtigkeit dieser Entscheidung läßt sich nach dem geltenden Sachenrecht der Schiffe und dem geltenden Schiffsregisterrecht — im Gegensatz zum Immobilien-Recht — nichts einwenden. Die zweite BGB-Kommission (Protokolle 3, S. 501) hat den Grundsatz weitgehendst durchgeführt, daß das Schiffspfandrecht weniger die Grundlage des Realkredits bilden soll, sondern mehr den Zweck verfolgt, als Verstärkung des Personalkredits zu dienen. Diese Auffassung ergibt sich aus den verkehrswirtschaftlichen Verhältnissen am Ende des 19. Jahrhunderts; sie waren maßgebend für die Konstruktion der Rechtsinstitute der Schiffahrt. Seitdem haben sich aber die wirtschaftlichen Verhältnisse grundlegend geändert. Die Unerläßlichkeit ausreichenden Schiffskredits im Interesse des Weiterbestandes der deutschen See- und Binnenflotte (eine Reihe von Gesetzen über Valuta-Schiffspfandrechte, Pfandrechte am Schiffbauwerk — R.G.Bl. 1923 I. S. 90, 232; 1924, I. S. 65; 1925, I. S. 469; 1926, I. S. 367; vgl. auch § 32 Aufw.G.) verlangt eine erhöhte rechtliche Sicherung des Schiffskredits und demgemäß erhöhte Ausgleichung der Bestimmungen über Schiffsregister und Schiffspfandrechte an Grundbuch und Hypotheken, bis zu der natürlichen Grenze, die dadurch gezogen ist, daß das Schiff eine verbrauchbare Sache, beweglich und zerstörbar ist.

Vorläufig muß sich aber der Verkehr mit der bestehenden Regelung abfinden. Der Mangel des öffentlichen Glaubens des Schiffsregisters, auf den die oben wiedergegebene Entscheidung beruht, muß hingenommen werden; das Schiffsregister hat nur deklaratorische Bedeutung, bis auf den einzigen Fall der Begründung eines Schiffspfandrechts. Man verlangt de lege ferende die konstituive Bedeutung der Eigentumseintragung im Schiffsregister nach Schweizer Vorbild. Heute genügt gemäß § 929 Einigung und Uebergabe zum Erwerbe eines Schiffes, nicht selten eines Millionen-Objekts! Im Anschluß daran wird ein Zentral-Binnenschiffsregister wie in Holland in der Reichshauptstadt gefordert, denn es kann keinem Binnenschiffe angesehen werden, bei welchem Amtsgericht es eingetragen ist. Das Institut der „Schiffsgläubiger" §§ 102 ff. B.Sch.G. ist für die Schiffahrt unentbehrlich, stellt aber Rang und Sicherheit aller eingetragenen Schiffspfandrechte in Frage. Einen „Schiffspfandbrief" nach Art des Hypothekenbriefes gibt es nicht, weil das Schiffspfandrecht immer Sicherungs- und nicht Verkehrspfandrecht ist. In den Fällen, wo im Grundbuch die Eigentümerhypothek zur Entstehung kommt, erlischt das Schiffspfandrecht zugunsten der nachrückenden, später registrierten Schiffspfandrechte.

Auf die Zwangsvollstreckung finden die Vorschriften vom geringsten Gebot (§ 169 Z.V.G.) keine Anwendung, so daß das betreibende 3. Schiffspfandrecht häufig nicht nur allein leer ausgeht, sondern auch schon die 2. Hypothek zum Erlöschen bringen kann, insbesondere, wenn es an weitentfernten, kleinen, nahe der Grenze gelegenen Amtsgerichten zur Vollstreckung kommt. Vollstreckungsgericht ist das Gericht, in dessen Bezirk das Schiff sich befindet, nicht das Gericht, wo das Schiff eingetragen ist. Befindet sich das Schiff im Auslande, so ist die Vollstreckung überhaupt kaum möglich, um so weniger, wenn die Schiffsgläubigerrechte im Ausland anders geregelt sind als bei uns, wie es z. B. in Holland der Fall ist. Das Gericht der Eintragung zum Vollstreckungsgericht zu machen, ist aber nicht angängig; es müßte dann jedes Schiff, das zur Zwangsversteigerung gebracht wird, in den Bezirk des Vollstreckungsgerichts geschleppt werden. Wer soll den Aufwand an Zeit und Kosten hierfür und die Gefahr für das Schiff bis zum Zeitpunkt der Versteigerung tragen? Lohnt dann noch die Vollstreckung? Zwangsverwaltung, Zwangseintragung, Arrestvollziehung nach den Vorschriften des Immobilien-Vollstreckungsrechts gibt es nicht. Das Schiffspfandrecht erstreckt sich nicht auf die Versicherungsforderung des Schiffes, also anders als § 1127 BGB bei Hypotheken, so daß für den Fall des Unterganges des Schiffes die Versicherungsforderung besonders verpfändet oder fiduziarisch abgetreten werden muß.

Es sind, angeregt von der „Commission consultative et technique des Communications et du Transit" des Völkerbundes, eine Reihe von Enqueten bereits veranstaltet worden, welche die

Vereinheitlichung des Binnenschiffahrtsrechts der mitteleuropäischen Staaten vorbereiten sollen. Von allen beteiligten Staaten, vor allen Deutschland, Frankreich, Holland, Belgien, ist die Verstärkung des Schiffspfandrechts begehrt worden. (Vgl. „Zeitschrift für Binnenschiffahrt“ Heft 11, S. 450 ff., 1927.) Der Standpunkt der einstimmigen BGB-Kommission ist heute überholt. Die Gesetzgebung ist aber noch nicht nachgekommen. Die Entscheidung des Kammergerichts zeigt eine tiefe und gefährliche Lücke auf, die manchen Kreditgeber auf Schiffe bedenklich stimmen wird. Bei der bestehenden Regelung des Sachenrechts der Schiffe ist aber eine Abhilfe vorläufig nicht möglich.

Rechtsanwalt und Notar Dr. Jony Schneider, Breslau.

Die Schadensersatzpflicht des Reiches bei Eingriff seiner Beamten in den Schiffahrtsbetrieb. Die Frage, in welchem Umfange das Reich für den Schaden einzutreten hat, der durch schuldhafte Eingriffe seiner Beamten in den Schiffahrtsbetrieb entsteht, ist für die Binnenschiffahrttreibenden von großer Bedeutung. Mit einem derartigen Fall beschäftigte sich ein vor einiger Zeit ausgetragener Rechtsstreit, der in erster Instanz vor dem Landgericht Potsdam (6 O 232. 27) und in der Berufungsinstanz vor dem Kammergericht schwebte. Es lag diesem Rechtsstreit folgender Tatbestand zugrunde: Anfang November 1926 beförderten zwei Schiffseigner mit ihren Kähnen je eine Ladung Mauersteine von Zehdenick nach Zerpenschleuse. Sie legten an der ihnen im Finowkanal angewiesenen Löschstelle an und begannen am 5. November 1926 mit dem Entlöschen der Ladung. In der Nacht vom 7. zum 8. November 1926 wurde der Wasserstand des Kanals um etwa 1 Meter gesenkt, ohne daß die beiden Schiffseigner von den zuständigen Wasserbaubeamten vorher benachrichtigt wurden. Die beiden Fahrzeuge, die an dem unebenen Ufer des Kanals zur weiteren Entlöschung bereit lagen, gerieten hierdurch auf Grund und wurden erheblich beschädigt. Die beiden Schiffseigner meldeten den an ihren Fahrzeugen entstandenen Schaden ihrer Versicherungsgesellschaft, die ihnen den zur Reparatur aufzuwendenden Betrag erstattete.

Die Versicherungsgesellschaft reichte darauf gegen das Deutsche Reich die Klage auf Zahlung dieses an die beiden Schiffseigner entrichteten Betrages ein. Sie begründete diese Klage vor allem damit, daß die Beamten des Beklagten die Beschädigung der Fahrzeuge insofern schuldhaft herbeigeführt hätten, als sie die beiden Schiffseigner von der Senkung des Wasserstandes nicht benachrichtigt hätten. Der Beklagte wandte ein, daß die von seinen Beamten getroffenen Maßnahmen erforderlich gewesen seien, weil der schmale Trennungsdamm zwischen dem Voßkanal und dem Randgraben gegenüber der Eisenbahnbetonbrücke bei Liebenwalde am Abend des 7. November 1926 durchzubrechen drohte. Aus diesem Grunde sei eine sofortige Senkung des Wasserspiegels im Finowkanal notwendig gewesen. Die Anwesenheit der beiden Schiffseigner sei den Wasserbaubeamten zwar bekannt gewesen, sie hätten diese von der angeordneten Senkung des Wasserspiegels jedoch nicht mehr benachrichtigen können, weil die Entfernung der Fahrzeuge von der Einbruchstelle etwa 10 Kilometer betragen und ein Kraftfahrzeug zur Uebermittlung der Nachricht nicht zur Verfügung gestanden habe. Die Klägerin wies noch darauf hin, daß eine Schadensersatzpflicht des Beklagten schon aus dem Grunde bestehe, weil aus Gründen des allgemeinen Wohls eine schädigende Einwirkung auf das Eigentum der beiden Schiffseigner vorgenommen worden sei. Ferner falle den Beamten auch ein Verschulden zur Last. Denn sie hätten in Liebenwalde oder in einer anderen Ortschaft ein Auto oder ein Fahrrad zur Uebermittlung der Nachricht an die beiden Schiffseigner rechtzeitig auftreiben können.

Das Landgericht Potsdam erklärte den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt. Es nahm ein Verschulden der in Betracht kommenden Beamten des Beklagten an, weil diese die nach seiner Ansicht mögliche Benachrichtigung der beiden Schiffseigner schuldhaft unterlassen hätten. Der Beklagte legte gegen dies Urteil Berufung ein. Diese wurde durch Urteil des Kammergerichts vom 11. Mai 1928 zurückgewiesen (11. U. 2146/28). Zur Begründung dieser Entscheidung führt das Kammergericht folgendes aus: „Die Passivlegitimation des Beklagten ist trotz seines Bestreitens gegeben. In dem Staatsvertrage betreffend den Uebergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich, der durch das Gesetz vom 29. Juli 1921 mit Wirkung ab 1. April 1921 in Kraft getreten ist, hat das Reich auch die märkischen Wasserstraßen von Preußen übernommen, und zwar mit allen Rechten und Pflichten (§ 1 Abs. 2). Von diesem Zeitpunkt ab hat das Reich die Verwaltung; es muß auch alle Ausgaben bestreiten (§ 9). Allerdings wird die Verwaltung nur an oberster Stelle durch Reichsbehörden ausgeübt, im übrigen durch die Behörden der Länder. Deren Tätigkeit geschieht aber auf Kosten des Reiches und unter Leitung des Reichsverkehrsministeriums (§ 11). Sie üben also in ihren Amtshandlungen die Hoheit des Reiches aus und sind hierbei lediglich Vertreter des Reichs. Eine Haftung des Beklagten aus § 823 des Bürgerlichen Gesetzbuches unter dem Gesichtspunkte der Verkehrseröffnung, wie das Landgericht meint, besteht allerdings nicht. Eine solche würde voraussetzen, daß das Kanalbett als solches nicht in ordnungsmäßigem Zustande gewesen wäre; das war hier aber nicht der Fall. Insofern ist die Verweisung des Landgerichts auf die Entscheidung des Reichsgerichts im Band 106 S. 342 nicht richtig, da in dem Falle dieser Entscheidung ein Hindernis im Kanal die Schadensursache war. Hier ist die Beschädigung aber durch das Verhalten eines Beamten entstanden. Der Anspruch läßt sich also nur auf § 839 des Bürgerlichen Gesetzbuches in Verbindung mit Artikel 131 der Reichsverfassung stützen.

Die Senkung des Wasserstandes wurde durch den zuständigen Baurat angeordnet. Sie war an sich rechtmäßig. Die Nichtbenachrichtigung der Schiffer war aber eine schuldhafte Amtspflichtverletzung und als solche rechtswidrig. Denn die Benachrichtigung wäre mit der Senkung des Wasserstandes in Einklang zu bringen gewesen.

Selbst wenn der Kraftwagen, mit dem die Arbeiter zur Arbeitsstelle gebracht wurden, vorher nicht abkömmlich war, so konnte er aber alsbald nach Zerpenschleuse weiter gesandt werden, nachdem die Arbeiter abgeladen waren. Denn jetzt wurde er nicht mehr gebraucht. Ebenso hätte ohne weiteres in der Nähe ein Fahrrad beschafft werden können.

Der Beklagte hat zwar vorgetragen, daß möglicherweise die Schiffer nicht an Bord gewesen seien. In diesem Fall sei die Nichtbenachrichtigung gar nicht ursächlich für den Schaden gewesen. Der Beklagte hat aber selbst ausdrücklich erklärt, dies nicht zu wissen und deswegen nicht bestimmt behaupten zu können. Infolgedessen handelt es

sich auch nur um einen im Rahmen eines bürgerlichen Rechtsstreits unzulässigen Beweisermittelungsversuch. Sodann muß aber auch im Wege freier Beweiswürdigung ohne weiteres angenommen werden, daß die Schiffer ihre Kähne nicht unbeaufsichtigt und damit der Gefahr des Diebstahls an der Ladung und dem Schiffszubehör ausgesetzt haben. Um die Kähne von der Liegestelle am Kanalufer in die Kanalmitte zu bringen, bedurfte es auch nicht zahlreicher Arbeitskräfte.

Die Klage ist also aus § 839 des bürgerlichen Gesetzbuches und Artikel 131 der Reichsverfassung gerechtfertigt.

Daneben besteht Klagehäufung mit § 75 der Einleitung des allgemeinen Landrechts.

Unstreitig erfolgte die Absenkung des Wassers, um einen drohenden Dammbruch zu verhindern. Ein Dammbruch hätte für die Allgemeinheit große Schäden mit sich gebracht: einmal durch die dann eintretende Ueberschwemmung, zum anderen deswegen, weil dann, wie der Beklagte selbst vorträgt, das gesamte Kanalnetz auf Monate unbenutzbar geworden wäre. Um diese Schäden von der Allgemeinheit abzuwenden, mußte notfalls das Eigentum der Schiffer auch gerade dann verletzt werden, wenn sie nicht benachrichtigt werden konnten. Der Staat ist dann aber nach § 75 der Einleitung des allgemeinen Landrechts zum Schadenersatz verpflichtet.

Die Bestimmung des § 75 ist noch geltendes Recht. Sie ist ihrem Wesen nach Enteignung und daher auch anzuwenden auf solche Eingriffe der Staatsvertreter, die ohne ihr Verschulden den einzelnen in seinen Rechten verletzen.

Die Rechte der Schiffer sind unstreitig nach dem Versicherungsvertrage auf den Kläger übergegangen.

Die Berufung war daher zurückzuweisen."

Rechtsanwalt O. Vortisch, Berlin.

Gesetzentwurf über die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt in der Tschechoslowakei. Der Verkehrsausschuß der Handels- und Gewerbekammer in Reichenberg befaßte sich in seiner Sitzung vom 22. 5. 28 mit dem dem deutschen Binnenschiffahrts-Gesetz nachgebildeten Entwurf eines Gesetzes über die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt in der Tschechoslowakei.

Die wichtigsten Bestimmungen sind jene über die Registrierung der Schiffe, durch die dem kleinen und mittleren Schiffer die Möglichkeit geboten werden soll, durch Verpfändung des Schiffes sich billigen Kredit zu beschaffen. Allerdings entspricht der Entwurf bezüglich der Schiffsregistrierung nicht den gehegten Erwartungen, weil er die Registrierung für das Gebiet der Elbe und Moldau beim Landesgericht in Prag zentralisiert, was aus mehrfachen Gründen eine schwere Benachteiligung gerade der kleineren und mittleren Elbeschiffer bedeutet. Soll der Privatschiffahrt, die sich hauptsächlich um Außig und Lauben konzentriert, wirtschaftlich geholfen werden, so ist es unbedingt notwendig, daß die Schiffsregistrierung nicht in Prag, welches viel zu weit entfernt ist, sondern bei dem Bezirksgerichte des Wohnortes erfolgt.

Die Kammer Reichenberg hat daher übereinstimmend mit dem Elbeverein zu Außig als Registergerichte für das Elbe- und Moldaugebiet die als Schiffahrtsgerichte bestimmten Bezirksgerichte in Leitmeritz, Lobositz, Außig und Tetschen vorgeschlagen und für den Fall, daß ein Kreisgericht mit der Registrierung der Schiffe unbedingt betraut werden soll, das Kreisgericht in Leitmeritz für das Stromgebiet der Elbe durch seine Lage als viel geeigneter als Prag bezeichnet.

Ist einer wasserpolizeilichen Verfügung sofort nachzukommen? Ungeachtet einer Verfügung des Regierungspräsidenten in Potsdam als Chef der Verwaltung der märkischen Wasserstraßen vom 21. Juni 1927 hatte der Prokurist B. der Stern-Dampfergesellschaft am 7. Juni 1927 an der Haltestelle Kastanienalle Fahrkarten nach Templin für 20 Pfg. und Fahrkarten auf der Haltestelle Luftschiffhafen verkaufen lassen und durch Aushang an dieser Haltestelle bekannt gemacht, daß Fahrkarten fernerhin zu den bekannt gegebenen Preisen ausgegeben werden. Da zwischen Luftschiffhafen und Templin für einen anderen Unternehmer vom Regierungspräsidenten genehmigt worden war, erließ der Regierungspräsident an die Dampfschiffahrtsgesellschaft „Stern" zu Gunsten des Unternehmers des Fährbetriebes ein Verbot, die Fahrpreise zwischen den erwähnten Strecken niedriger als 30 Pfg. festzusetzen. Da dieses Verbot nicht beachtet wurde, wurde der Prokurist B. zur Verantwortung gezogen und vom Amtsgericht in Potsdam wegen Uebertretung der §§ 69 (2), 216 der Wasserpolizeiverordnung für die märkischen Wasserstraßen vom 15. März 1915/7. Oktober 1924 zu einer hohen Geldstrafe verurteilt. Diese Entscheidung focht der Prokurist B. durch Revision beim Kammergericht an, welches die Vorentscheidung aufhob und B. freisprach, indem u. a. ausgeführt wurde, das ergangene Verbot, für die in Rede stehenden Strecken keinen Fahrpreis unter 30 Pf. zu erheben, sei ohne Zweifel als eine wasserpolizeiliche Verfügung anzusehen, welche noch nicht rechtskräftig geworden, sondern beim Oberverwaltungsgericht angefochten worden sei. Nach § 53 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung habe die Anbringung der Beschwerde und der Klage aufschiebende Wirkung, sofern die Gesetze nicht etwas anderes vorschreiben. Verfügungen können aber, selbst wenn sie mit Beschwerde oder Klage angefochten seien, zur Ausführung gebracht werden, wenn letztere nach dem Ermessen der Behörde ohne Nachteil für das Gemeinwesen nicht ausgesetzt bleiben können. Vorliegend sei nicht zum Ausdruck gebracht worden, daß die fragliche Verfügung für vollstreckbar erklärt worden sei. Unter diesen Umständen konnte der Angeklagte nicht verurteilt werden, weil er der nicht rechtskräftigen Verfügung nicht nachgekommen sei. (I. S. 186. 28.)

Die

59. Hauptversammlung

des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt findet vom 31. August bis 2. September in Königsberg statt.

GESCHÄFTLICHE MITTEILUNGEN

Südwestdeutsch-Schweizerische Binnenschiffahrtstagung. An der Südwestdeutsch-Schweizerischen Binnenschiffahrtstagung, die vom 16. bis 18. Juni 1928 in Friedrichshafen stattfand, nahmen folgende Vereine teil: Rheinschiffahrtsverband Konstanz, Verein für Schiffahrt auf dem Oberrhein, Basel, Südwestdeutscher Kanalverein für Rhein, Donau und Neckar, Stuttgart. Nordostschweizerischer Verband für Schiffahrt Rhein-Bodensee, St. Gallen, Verband Obere Donau, Günzburg. Der Verband Obere Donau, der Südwestdeutsche Kanalverein und der Rheinschiffahrtsverband, Konstanz, hielten aus diesem Anlaß auch ihre Hauptversammlungen in der schwäbischen Seestadt ab. (Tagungsberichte siehe nächste Nummer der Z. f. B.)

Im Namen der fünf Verbände eröffnete Geheimrat Dr. Bruckmann-Heilbronn im Städtischen Saalbau die gemeinsame südwestdeutsch-schweizerische Binnenschiffahrtstagung, an der über 400 Schiffahrtsfreunde aus Deutschland, der Schweiz und Oesterreich teilnahmen, so daß die Tagung zu einer gewaltigen internationalen Binnenschiffahrtskundgebung wurde. Anwseend waren Vertreter der deutschen Reichs- und Staatsbehörden, der österreichischen Bundesregierung und der eidgenössischen Regierung, zahlreiche Reichs- und Landtagsabgeordnete sowie Vertreter aller interessierten Städte und Gemeinden, Handels- und Handwerkskammern, der wirtschaftlichen Verbände und der Presse.

Geheimrat Dr. Bruckmann betonte in seiner Eröffnungsansprache, daß das südwestdeutsch-schweizerische Wasserstraßennetz nur in gegenseitiger Fühlung der Nachbarstaaten zufriedenstellend ausgebaut werden könne. Diese Tagung sei ein erster großer

Versuch zu gemeinsamer Arbeit zwischen Süddeutschland, der Schweiz und Vorarlberg auf dem Gebiete der Binnenschiffahrt.

Die bisherigen Teillösungen seien nur Stücke, aus denen später als Ganzes ein einheitliches mitteleuropäisches Wasserstraßennetz geschaffen werden müsse.

Nachdem Stadtschultheiß Schnitzler-Friedrichshafen die Grüße der Tagungsstadt übermittelt hatte, begrüßte

Staatspräsident Dr. Bolz

namens der anwesenden Schwaben und der württembergischen Regierung die guten Freunde aus Vorarlberg und die Nachbarn aus der Schweiz und mahnte, nicht zu ruhen, bis der Bodensee durch neue Großwasserwege mit den Meeren verbunden sein werde.

Ministerialrat Höbel-Berlin sprach namens des Reichsverkehrsministeriums den Wunsch aus, daß die Tagung einen günstigen Resonanzboden für die kommenden notwendigen Verhandlungen von Staat zu Staat bilden möge. Finanzminister Dr. Schmitt-Karlsruhe wies namens der badischen Staatsregierung darauf hin, daß Baden wohl am meisten an der Großschiffahrtsstraße Rhein—Bodensee interessiert sei, daß man aber diese Frage als eine europäische Angelegenheit betrachten müsse. Baden werde seine Aufmerksamkeit vor allem auch auf die vom Problem des „Grand canal d'Alsace" drohende Gefahr zu richten haben. Nationalrat Dr. Mieschler-Basel erhoffte als Sprecher der schweizerischen Regierung von der Tagung eine neue Belebung des Schiffahrtsgedankens in der Schweiz. Der Landesstatthalter von Vorarlberg, Dr. Redler-Bregenz, betonte das große Interesse der gesamten Vorarlberger Bevölkerung und des Bundesstaates Oesterreich an der Schiffbarmachung des Rheins bis zum Bodensee. Für die bayerische Regierung sprach Regierungspräsident Graf Spreti-Augsburg den Wunsch aus, daß das südwestdeutsch-schweizerische Wasserstraßennetz vor allem auch die Verbindung zwischen dem Norden und dem Süden fester gestalten möge.

Weiter sprachen noch der Vizepräsident des badischen Landtags, Habermehl-Pforzheim, für die badische Volksvertretung und Oberpostpräsident Lämmlein-Karlsruhe für die Oberpostdirektionen Stuttgart, Konstanz und Karlsruhe.

Hierauf folgten die Berichte über die Pläne der fünf Kanalverbände. Für den Rheinschiffahrtsverband Konstanz berichtete Kommerzienrat Dr. Stiegeler-Konstanz, für den Verein für Schiffahrt auf dem Oberrhein dessen Präsident Stauffacher-Basel, für den Südwestdeutschen Kanalverein Stuttgart Ministerialrat Dr. Hirsch-Stuttgart, für den Nordostschweizerischen Verband für die Schiffahrt Rhein-Bodensee—St. Gallen dessen Präsident Dr. Hautle-Goldach und für den Verband Obere Donau Bürgermeister Hanner-Günzburg.

Die Tagung fand ihren Abschluß mit einem Vortrag des Reichsverkehrsministers a. D. Dr. Krohne über „Die Verkehrsmittel und ihre Zusammenarbeit". Er wies auf die Notwendigkeit der Einheit des Verkehrs und auf die Bedenken hin, die dagegen beständen, den Verkehr unter regionale Bedürfnisse zu stellen, wobei er auf die damit zusammenhängenden Fragen des Verhältnisses zwischen Reich und Ländern einging. Ferner setzte sich Dr. Krohne mit dem Bedenken auseinander, ob die neuen Ergebnisse der Technik wie die Verflüssigung der Kohle etwa das Ergebnis haben könnten, daß wichtige Massengüter die Wasserverkehrswege verlassen könnten. Ein solcher Schluß sei verfehlt. Von den südwestdeutschen Wasserstraßenplänen seien besonders der Neckarausbau, die Bodenseeregulierung und die Oberrheinregulierung dringlich.

An die gemeinsame Tagung schloß sich ein Festessen im Kurgarten-Hotel an. Der Nachmittag war für die Besichtigung der Anlagen der Luftschiffbau-Zeppelin G. m. b. H. und der Dornier Metallbauten G. m. b. H. freigehalten.

*

Am Montag, den 13. Juni 1928 fuhren über 100 Tagungsteilnehmer auf dem Dampfer „Schaffhausen" von Friedrichshafen nach Konstanz und Schaffhausen. Während das für Sonntag abend geplante Seenachtfest in Friedrichshafen wegen des kalten und regnerischen Wetters zu Wasser geworden war, wurde die vierstündige Dampferfahrt am Montag zu einem vollen Genuß. Die Stadt Konstanz gab im Konzil ein Frühstück, bei dem Oberbürgermeister Dr. Mörike die Gäste begrüßte und auf die Bedeutung der Schiffbarmachung des Rheins bis zum See für die Stadt Konstanz hinwies; gleichzeitig teilte er mit, daß durch die neue Kraftwagenfähre Konstanz-Staad-Meersburg der Umweg um den Ueberlinger See von 60 km um 44 km abgekürzt werde, wo-

durch der Stadt auf jenem Ufer neue Absatzgebiete erschlossen werden. Den Dank der Gäste sprach Ministerialrat Hirsch-Stuttgart aus.

In Schaffhausen gab die Stadt im Kasino ein Festessen. Stadtpräs. Dr. Pletscher hieß die deutschen und österreichischen Gäste namens des Kantons und der Stadt Schaffhausen willkommen. Die Natur bereite gerade bei Schaffhausen der Schiffahrt die größten Hindernisse, und wenn deshalb die Rheinschiffahrt hier gegenüber den übrigen interessierten Städten weniger Freunde zähle, so seien diese dafür desto treuere Kanalfreunde. Komm.-Rat Stiegeler-Konstanz dankte für den so überaus herzlichen Empfang auf schweizerischem Boden. Schaffhausen sei im Gegensatz zu der vielfach herrschenden Meinung eine der treuesten Stützen für die oberrheinische Schiffahrt. Daß man in Schaffhausen den Rheinfall erhalten wissen wolle, sei selbstverständlich, und man denke auch bei den Kanalverbänden nicht daran, diese Naturschönheit zu zerstören. Im Auftrag des Bundesrats begrüßte der Chef des Eidgenöss. Wasserwirtschaftsamts in Bern, Dr. Mutzner, die Gäste und gab seiner Freude über die nunmehr eingeleitete gemeinsame Arbeit der südwestdeutschen und schweizerischen Verbände Ausdruck. Die schweizerische Verfassung lasse zwar eine Bevorzugung einzelner Kantone nicht zu. Trotzdem habe man im Bundesrat die gemeinsame Bodenseeregulierung und den Ausbau des Rhein-Wasserwegs bis Basel in den Vordergrund geschoben und die übrigen schwierigen Kanalprobleme, so eine Verbindung des Genfer Sees mit der Rhone und des Lago Maggiore mit dem Po, zurückgestellt. Es sei zu hoffen, daß in Bälde eine befriedigende Aufteilung der aufzuwendenden Mittel für die Rhein- und Bodenseeregulierung erfolgen werde. Während schon die Regulierung bis Basel 65 Mill. Franken und die Bodenseeregulierung 15 Mill. Franken erfordere, seien für die Strecke Basel-Bodensee mindestens 130 Mill. Franken vonnöten. Besonders erfreulich sei, daß nunmehr auch Kanton und Stadt Schaffhausen zu dem nötigen Entgegenkommen in den Kanalfragen bereit seien. Mit der Besichtigung des Rheinfalls am Montag Nachmittag fand der Gegenbesuch in der Schweiz sein Ende.

Verband Obere Donau, Günzburg. Am Sonnabend, den 16. 6. 1928 tagte der Verband im großen Rathaussaal in Friedrichshafen unter dem Vorsitz von Oberbürgermeister Hanner, Günzburg; anwesend waren u. a. die Oberbürgermeister von Ulm, Augsburg, Ingolstadt, sowie Oberbürgermeister Schnitzler, Friedrichshafen. Vor der Erstattung eines kurzen Jahresberichts gedachte der Vorsitzende zweier um die Verbandssache besonders verdienter, im letzten Jahre verstorbener Mitglieder, Komm.-Rat Magirus und Staatsrat von Graßmann. Nach Genehmigung des Jahres- und Rechnungsberichts wurde folgende, in der vorausgegangenen Vorstandssitzung beratene Entschließung einstimmig gutgeheißen:

„Der Ausbau der Oberen Donau von Kelheim bis Ulm als Großschiffahrtsstraße ist nach einem zwischen dem Reich, den Ländern Bayern und Württemberg geschlossenen Vertrag vom Jahre 1922 gesichert. Inzwischen sind die für den Zeitpunkt des Ausbaus bei dem Vertrag vorliegenden Verhältnisse durch den seither außerordentlich und immer noch weiter wachsenden Elektrizitätsbedarf in Deutschland überholt. Die deutsche Volkswirtschaft erfordert, daß die bedeutenden und besonders ausbauwürdigen Wasserkräfte der Oberen Donau, welche mit dem Ausbau der Großschiffahrtsstraße gewonnen werden können, nicht mehr länger brach liegen, sondern schon in nächster Zeit — zur Befriedigung der deutschen Elektrizitätswirtschaft — mit herangezogen werden und daß zu diesem Zweck schon jetzt im voraus die im Zuge der künftigen Großschiffahrtsstraße liegenden Wasserkraftanlagen ausgebaut werden, wobei auf die Anpassung der künftigen Schiffahrtsanlagen Rücksicht zu nehmen ist. Diese Sachlage verlangt die baldigste Feststellung der endgültigen Linienführung der Großschiffahrtsstraße der Oberen Donau, ferner die beschleunigte Klärung der Kanal- und Hafenfrage Ulm—Neu-Ulm, sowie die Wahrnehmung jeder Gelegenheit, die sich zur Finanzierung und zum alsbaldigen Ausbau der im Zuge der Großschiffahrtsstraße projektierten Kraftwerke bietet, um auf diese Weise eine wichtige und wirtschaftlich nutzbringende Vorarbeit für den späteren Vollausbau der Großschiffahrtsstraße zu leisten. Der Verband bittet die maßgebenden Stellen dringend, dem Ausbau der Oberen Donau zu einer Großschiffahrtsstraße in diesem Sinne ihre volle Aufmerksamkeit zu schenken und ihn auf das Tatkräftigste zu fördern."

Bayerischer Kanal- und Schiffahrts-Verein, Nürnberg. Die diesjährige Hauptversammlung des Vereins fand am 3. Juni 1928 in Nürnberg statt. Ein Empfangsabend am 2. Juni 1928 bot abwechslungsreiche Unterhaltungen, darunter die historischen Nürnberger Tänze: Metzgersprung und Büttnertanz, künstlerisch vollendet altnürnberger Musikstücke unter Leitung des Herrn Studienrats Döberein, das Hans-Sachs-Spiel „Aepfel unterm Hut" und vollendete Darbietungen des Quartetts städtischer Beamter.

Die Hauptversammlung setzte mit einer Begrüßung der Teilnehmer durch den Vereinsvorsitzenden Herrn Oberbürgermeister Dr. Luppe ein, der besonders die Herren Vertreter des Staatsministeriums des Innern, der Kreisregierungen von Mittelfranken und Unterfranken, der bayerischen Gruppenverwaltung der Reichseisenbahn-Gesellschaft, des Deutschen Industrie- und Handelstags, des Bayerischen Industriellen-Verbandes, des österreichischen Generalkonsulats in Nürnberg, der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Wien, des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V. in eBrlin, des Weserbundes in Bremen, des Werra-Kanalvereins in Minden i. W., des Süddeutschen Kanalvereins in Stuttgart willkommen hieß. In verbindlichen Ansprachen antworteten im Namen des Staatsministeriums des Innern und des Regierungs-Präsidiums von Mittelfranken Herr Oberregierungsbaurat Haberl von Ansbach, im Namen des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt Herr Syndikus Schreiber von Berlin, im Namen des Weserbundes und des Werra-Kanalvereins Herr Oberbürgermeister Dr. Becker von Minden i. W.

Warmherzige Nachrufworte widmete der Vereinsvorsitzende hierauf den seit der letzten Hauptversammlung verschiedenen Vorstands- und Ausschußmitgliedern, Schiffahrtsdirektor Röschlein (Nürnberg), der das Schatzmeisteramt des Vereins bekleidete und in praktischen Fragen der Binnenschiffahrt dem Vereine mit fachmännischem Rat diente, Staatsrat Dr. v. Graßmann (München), der 30 Jahre lang als Vertreter der Staatsregierung, die letzten 11 Jahre als 1. Direktor des Main-Donau-Stromverbandes und der Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft, staatsmännischen Geistes für die bayerische Großschiffahrtssache wirkte, Kommerzienrat Magirus (Ulm), der besonders für die Schiffbarmachung der oberen Donau eintrat, und Kommerzienrat Resenscheck (Erlangen), der in der Erlanger Ortsgruppe des Vereins anregend und fördernd wirkte. Die Teilnehmer hatten sich während der Gedenkworte von ihren Sitzen erhoben.

Darauf erstattete Oberbürgermeister Dr. Löffler, Würzburg, Bericht über die

Dringlichkeit beschleunigten Ausbaues der Main-Strecke Aschaffenburg-Würzburg.

Den Niederschlag der beifällig aufgenommenen Ausführungen bildete folgende Entschließung, die nach kurzer Aussprache in der von einem Vertreter der Schiffahrt am Untermain gegen die bevorzugte Fertigstellung der Staustufe Erlabrunn Einspruch erhoben wurde, Annahme fand.

„Die Mitgliederversammlung des Bayer. Kanal- und Schiffahrtsvereines hat heute von einem Referat über die sich nach der Denkschrift des Reichsverkehrsministeriums ergebenden Aussichten für den Ausbau der Mainstrecke Aschaffenburg-Würzburg und für die Rhein-Main-Donaustraße überhaupt Kenntnis genommen. Die Versammlung ist von dem Standpunkte der Denkschrift, die Fertigstellung des zweiten Bauabschnittes könne bis 1937 hinausgezogen werden, sehr betroffen und hegt schwerste Bedenken gegen die Fortsetzung der Verzögerungspolitik, die seit 1921 mit einer bedauerlichen Regelmäßigkeit sich auswirkte. Der Bayer. Kanal- und Schiffahrtsverein hatte sich mit dem Termin 1935 abgefunden, erhebt aber gegen die weitere Verzögerung entschieden Widerspruch. Das rohstoffentlegene Süddeutsche Wirtschaftsgebiet braucht den Kanal für seine Entwicklung dringendst. Die Denkschrift selbst weist auf das Anwachsen der Güterbewegung in Bayern hin zu einer Zeit, wo die Güterbewegung im Reich durchschnittlich soviel zurückgegangen ist, als sie in Bayern angewachsen ist, ein Zeichen, daß die industrielle Entwicklung in Bayern genötigt und im Begriffe ist, früheren Rückstand aufzuholen. Die Energien bedürfen einer verständnisvollen Unterstützung durch eine dem Wassertransport gerecht werdende Verkehrspolitik, wie sie auf weite Entwicklung hinaus gesehen nur die Wasserstraßen ermöglichen. Auch die Wirtschaftlichkeit der Bauausführung und ein baldiges Wirksamwerden der angelegten Kapitalien erfordert Konzentration der Arbeit auf den kürzesten Zeitraum. Der Bayer. Kanal- und Schiffahrtsverein wendet sich deshalb an die Bayer. Staatsregierung mit der Bitte, ihrerseits bei der Reichsregierung die Schritte zu tun, die eine Beschleunigung des Kanalbaues herbeiführen; ein Seitenblick auf das Bautempo in Württemberg wird dabei dringend empfohlen. Der Bayer. Kanal- und Schiffahrtsverein erwartet aber auch von der Reichsregierung, daß sie den Schiffahrtsinteressen Bayerns ihr Augenmerk in richtigem Verhältnis zum Mittellandkanal und anderen Kanalbauten zuwendet und insbesondere nicht übersieht, daß jedes Kanalstück nicht nach seiner lokalen Bedeutung allein zu würdigen ist, sondern als eine Voraussetzung des Länder und Meere verbindenden Rhein-Main-Donau-Kanals.

„Endlich hält es der Kanalverein für richtig, die für Würzburg wichtige Stufe Erlabrunn alsbald, jedenfalls nach Fertigstellung der drei Staustufen am Untermain, in Angriff zu nehmen. Die Staustufe Erlabrunn schafft erst die Grundlage, die mit der Durchführung des Kanals nach Würzburg auftretenden Verkehrs- und Städtebaufragen in Angriff zu nehmen."

Der Hauptgeschäftsführer der Spitzenverbände der deutschen Binnenschiffahrt, Syndikus Erich Schreiber-Berlin, erstattete Bericht über das Ergebnis der letztjährigen Auseinandersetzung über die

Verkehrsprobleme der Gegenwart.

Das Hauptergebnis dieser Auseinandersetzungen erblickte er darin, daß die Aussprache über die zweckmäßige Gestaltung der deutschen Verkehrspolitik über den ebenso leidenschaftlichen wie fruchtlosen Kampf aller gegen alle in der Oeffentlichkeit hinausgeschoben worden sei und in dem gemeinsamen Ausschuß des Reichswirtschaftsrats, Reichswasserstraßenbeirats unnd Reichseisenbahnrats ein ebenso sachverständiges wie seiner Verantwortung bewußtes Gremium gefunden habe. Der Vortragende wies auf die Zweiteilung in der Problemstellung „Eisenbahn und Wasserstraße" hin und berichtete über den Verlauf und die Ergebnisse der letztjährigen Auseinandersetzungen sowohl hinsichtlich der Zukunftsfrage, ob das deutsche Wasserstraßennetz durch weitere Kanalbauten ausgedehnt werden solle, wie hinsichtlich der Gegenwartsfrage, wie das vorhandene Verkehrsnetz und die vorhandenen Verkehrsmittel für die Bedürfnisse der Volkswirtschaft am zweckmäßigsten ausgenutzt werden. Die Verhandlungen des vorgenannten „Drillings-Ausschusses" seien streng vertraulich. Der Redner mußte sich deshalb in seinem Bericht über die bisherigen Ergebnisse und den gegenwärtigen Stand der Untersuchungen größte Beschränkung auferlegen. Er begrüßte die Tatsache, daß in den letzten Monaten der Kampf um die Zielsetzung der deutschen Verkehrspolitik in der Oeffentlichkeit merklich abgeflaut sei und gab dem Wunsche Ausdruck, daß für die Dauer der Beratungen des Drillings-Ausschusses dieser Waffenstillstand im Interesse der Arbeiten des Ausschusses nach Möglichkeit nicht gestört werde. Im übrigen sei der Erörterung des Für und Wider in der Oeffentlichkeit nunmehr in genügendem Umfange Rechnung getragen. „Der Worte sind genug gewechselt, nun laßt uns endlich Taten sehen" —, eine Tat sei aber die Arbeit des Drillings-Ausschusses, wenn er halte, was er nach Zusammensetzung und Zielsetzung verspreche.

Ein Antrag, den Ausbau der unteren Isar als Kraftwasserstraße gegenüber der bayerischen Regierung zu fördern, wurde einstimmig angenommen.

In den Ausschuß wurden hinzugewählt Dr. Nöll-Würzburg, Komm.-Rat Rupp-Erlangen und Bürgermeister Dr. Fitz-Weißenburg.

Als Tagungsort der nächsten Hauptversammlung wurde Schweinfurt bestimmt.

Küstenkanal-Verein e. V., Oldenburg. Am 22. Mai 1928 fand in der Handelskammer zu Oldenburg unter dem Vorsitz von Professor Dr. Dursthoff, Oldenburg, die Jahresversammlung des Vereins statt. Geschäftsführer Schnittger erstattete einen umfangreichen Bericht über die Arbeit des Vereins im Jahre 1927. Ueber die „Arbeiten an der oldenburgischen Strecke des Küstenkanals" referierte Regierungs-Baurat Popken:

Unter dem Küstenkanal verstehe man neuerdings nicht allein die neue Kanalstrecke von Oldenburg bis zur Ems, sondern auch die untere Hunte bis zum Dortmund—Ems-Kanal. Die untere Hunte ist bereits in den letzten Jahren erheblich begradigt worden, es sind aber noch Durchstiche und Deichverlegungen erforderlich, die noch etwa 6 Millionen RM. Kosten erfordern können. In diesem Jahre sind für diese Arbeiten leider Mittel nicht bewilligt. Sie sind für das nächste Jahr angefordert. Es sei zu hoffen, in 2 bis 3 Jahren den Ausbau der unteren Hunte zu beendigen. Ein schwieriges Problem ist noch die Eisenbahnbrücke unterhalb Oldenburgs, die höher gelegt werden muß. Die Verlegung mit allen Nebenerscheinungen, wie Höherlegung der Gleise, des Bahnhofs bis zum Pferdemarktplatz in Oldenburg soll 13 Milionen Mark kosten. Wer diese Kosten tragen wird, ist noch nicht bekannt. — Der Ausbau des alten Hunte—Ems-Kanals von Oldenburg bis Kampe wird in diesem Jahre beendet. Es sind nur noch kleine Restarbeiten zu erledigen. U. a. muß noch die einzige alte Schleuse bei Moslesfehn beseitigt werden. Sie ist bis jetzt sitzen geblieben, weil die Dämme des neuen Kanals und der oberen Hunte beobachtet werden und man durch die alte Schleuse evtl. die Möglichkeit haben muß, das Wasser bei Moslesfehn zu stauen. Der Hunte—Ems-Kanal von Kampe bis Elisabethfehn ist auf 2 m Tiefe gebaggert worden. Wenn nun noch die alten Schleusen zusammengelegt und vergrößert werden, wird es möglich sein, durch den Elisabethfehnkanal die holländischen Schiffe zu befördern. Noch nicht ganz fertig ist das Stück von Kampe bis zur Landesgrenze. Diese Strecke kostet etwa 6 Millionen RM. Davon sind bereits 5 Millionen RM. verbraucht. Auch hier gehen die Arbeiten aber ihrem Ende entgegen.

Ueber die „Kanalarbeiten in Preußen" berichtete Geschäftsführer Schnittger:

Er teilte mit, daß für dieses Jahr 1,5 Millionen RM. für die 22 Kilometer lange Strecke in Preußen eingesetzt seien. Ein Versuch, mehr Mittel zu bekommen, habe im Reichsrat Erfolg gehabt, die Summe sei um 1 Million RM. erhöht worden. Das Reichsverkehrsministerium habe aber erklärt, das Geld nicht zu gebrauchen, weil noch 1,8 Millionen RM. aus dem Vorjahre zur Verfügung stehen. Es sind also für dieses Jahr 3,3 Millionen RM. zur Verfügung, die genügen, um die Arbeiten in unvermindertem Tempo fortzuführen. Die Kanalarbeiten in Preußen sind zunächst vom Zweckverband der Kreise Aschendorf und Hümmling in Angriff genommen worden. 1924 begann man mit der Anlage eines schmalen Moorgrabens, 1925 wurde auf einigen Strecken mit der Anlage des sogenannten Entwässerungskanals begonnen, der etwa 18 Meter Spiegelbreite haben sollte. Bis zum 1. April 1927 war Preußen der Träger der Arbeiten. Ausgeführt wurden sie vom Kanalbauamt Meppen. Am 1. April 1927 übernahm das Reich die Kanalarbeiten in Preußen, nachdem das preußische Kabinett dem Ausbau des Hauptvorfluters als Großschiffahrtsweg zugestimmt hatte. Die Arbeiten sind in mehreren Losen vergeben worden. Das 1. Los auf preußischer Strecke geht bis km 8 bei der Bockhorster Straße. Es ist auf dieser Strecke bis jetzt noch wenig gemacht. Ein schmaler Moorkanal, der seit 1924 angelegt wurde, hat für die allmähliche Entwässerung des Moores gesorgt. Auf der letzten Strecke dieses Loses hat man jetzt mit dem Mooraushub begonnen. Das 2. Los geht von der Bockhorsterstraße bis Johannisburg. Hier ist das Moor fast restlos abgegraben und teilweise das Kanalbett fix und fertig. Das 3. Los reicht von Johannisburg bis Haar. Hier hat die Firma Kallenbach jetzt mit dem Abspritzen der Mormasse begonnen. Das 4. Los reicht ein kleines Stück bis westlich von Haar; zum Teil ist dieses Stück fertig, zum Teil noch in Arbeit. Der Kanal hört hier an der Dever, etwa 5 km vor dem Bahnhof Dörpen und 5 km vor dem Dortmund—Ems-Kanal auf. Ueber die weitere Linienführung kann noch keine Auskunft gegeben werden. Es steht noch nicht fest, wie es mit dem Anschluß wird. Eng zusammen hängt das mit dem Ausbau des Dortmund—Ems-Kanals. Nach den letzten Mitteilungen sollte im Juni nochmals eine große Besprechung über den Ausbau des Dortmund—Ems-Kanals erfolgen und darnach wird die Entscheidung erwartet.

Ein Antrag des Kanalvereins Wilhelmshaven—Rüstringen:

„Nachdem die Durchführung des Küstenkanals von der oldenburgischen Landesgrenze zum Dortmund—Ems-Kanal gesichert erscheint, wird der Vorstand des Küstenkanalvereins in Oldenburg beauftragt, wegen Inangriffnahme des Baues des Zweigkanals Oldenburg—Wilhelmshaven durch die Staatsregierung in Oldenburg mit dieser in Verhandlung zu treten",

wurde einstimmig angenommen.

Die Versammlung befaßte sich weiterhin mit einem Antrag, in das Zweck- und Arbeitsprogramm des Küstenvereins den Ausbau des Hunte—Ems-Kanals bezw. des Elisabethfehn-Kanals bis zur Ems aufzunehmen. Die oldenburgische Regierung steht diesen Plänen symphatisch gegenüber. Sie ist wegen der Vergrößerung und Zusammenlegung der Schleusen im Elisabethfehnkanal schon vor längerer Zeit an das Reichsverkehrsministerium herangetreten, unter Hinweis darauf, daß auf diese Weise die holländischen Schiffe über diesen Kanal geleitet werden könnten. Auch das Reichsverkehrsministerium scheint dem Gedanken nicht ablehnend gegenüber zu stehen. Die Pläne werden z. Zt. in Oldenburg bearbeitet. Die Kosten sollen für 1929 beim Reich angemeldet werden.

Ferner stand ein Antrag zur Diskussion, der Küstenkanal-Verein möge sich um den Ausbau des Friesoyther Kanals zu einem 300 t-Kanal bemühen. Dieser und der vorgenannte Antrag werden noch geprüft.

Nach Abschluß der Beratung der geschäftlichen Programmpunkte äußerte sich Professor Dr. Dursthoff noch eingehend über das Arbeitsprogramm des Vereins. Die Frage, ob, nachdem der Küstenkanal sichergestellt ist, ein Weiterbestehen des Kanalvereins noch erforderlich sei, könne nicht ohne weiteres verneint werden. Dem Verein seien im Gegenteil noch große Aufgaben gesetzt, eine der wichtigsten Aufgaben werde es sein, jetzt diejenigen Kreise für den Kanal zu interessieren, die den neuen Wasserweg einmal benutzen sollen und die für Ansiedlung von Industrien im Kanalgebiet in Frage kommen. Der Verkehr stelle sich nicht automatisch von selbst ein, sondern müsse durch systematische Propaganda geweckt werden. Darüber hinaus dürfe nicht vergessen werden, daß der Küstenkanal noch nicht fertig sei und daß man immer wieder noch auf eine Beschleunigung der Bauarbeiten dringen müsse.

Eine Besichtigung der Kanalstrecke vom Stau bis zur alten Schleuse in Moslesfehn schloß sich der Mitgliederversammlung an. Baurat Popken erläuterte die hauptsächlichsten Bauwerke, während Direktor Bronner bei der Besichtigung des Wasserkraftwerkes neben der 1000-Tonnen-Schleuse die Führung übernommen hatte.

Partikulierschiffer-Verband „Jus et Justitia", E. V., Duisburg. In der am 12. Mai 1928 unter dem Vorsitz von Rechtsanwalt Lindeck, M. d. Rwr. in Duisburg stattgefundenen Jahresversammlung erstattete der Syndikus des Verbandes, Dr. Reinig, den Jahresbericht.

Dr. Reinig schildert kurz die Entwicklung der Verhältnisse in der Rheinschiffahrt seit dem Kriege und führt die Gründe an, die zu einem dauernden Notstand im Schiffahrtsgewerbe geführt hatten. Diese liegen vor allem in der außerordentlichen Entwicklung der ausländischen Flotte im Zusammenhang mit der Schiffsabgabe und in der Konkurrenz der Reichseisenbahn. Die Besserung, die der englische Bergarbeiterstreik brachte, habe nicht lange angehalten. Die Tätigkeit des Verbandes richtete sich insbesondere gegen die verderbliche Konkurrenz der Eisenbahn und weiter ging sein Bestreben dahin, den ungesunden Wettbewerb der Schiffahrttreibenden untereinander zu beseitigen. Der Kampf gegen die Eisenbahn sei gemeinsam mit den Spitzenverbänden, dem Zentralverein und dem Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt geführt worden; jedoch seien bisher leider nur geringe Erfolge gegen die verderbliche Tarifpolitik der Eisenbahn zu verzeichnen. Redner geht weiter ein auf die Bestrebungen des Verbandes durch den Ausbau bestehender wirtschaftlicher Organisationen auf dem Wege der Selbsthilfe die wirtschaftliche Lage des einzelnen zu bessern. Den gleichen Zweck verfolgen die Bemühungen, die längst veralteten Lade- und Löschfristen zu ändern und die Schaffung einer Einheitscharter. In der Kommission betr. die Vereinheitlichung des internationalen Privatrechtes in der Binnenschiffahrt ist der Verband durch den Vorsitzenden vertreten. Die Stellungnahme des Verbandes zu neuen Wasserstraßen, die im Hinblick auf den Kampf zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt in der Oeffentlichkeit häufig erörtert wurde, gehe dahin, daß solche Projekte, die nach sorgfältiger Prüfung als wirtschaftlich vorteilhaft anzusehen sind, nach Maßgabe der vorhandenen Mittel verwirklicht werden müssen. Sodann geht Herr Dr. Reinig ein auf die Bemühungen des Verbandes inbezug auf die Einführung der gesetzlichen Nacht- und Sonntagsruhe und schildert schließlich kurz die Tätigkeit betr. die Verbesserung und Ausgestaltung der vorhandenen Wasserstraßen und Häfen und hinsichtlich des Schiffahrtspolizei- und Verordnungswesens. Einen außerordentlichen Umfang habe die Beratung und Unterstützung der Mitglieder in Fragen des Frachtrechts und des Steuerrechts angenommen. Dr. Reinig schließt seinen Vortrag mit dem Hinweis auf die bedrohte Lage der Partikulierschiffer infolge der Umgestaltung der Wirtschaftsverhältnisse. Nur durch gemeinsame ernsthafte Arbeit könne man diesen Schwierigkeiten begegnen und den Partikulierschifferstand einer besseren Zukunft entgegenführen.

In der Diskussion befaßte sich die Versammlung eingehend mit der Frage der Sonntags- und Nachtruhe, der Lade- und Löschfristen in der Binnenschiffahrt, der Staffel- und Ausnahmetarifpolitik der Reichsbahn. Ueber den Zustand und die unzureichende Anzahl der Winterschutzhäfen wurde besonders von den dem Verband angeschlossenen Kasko-Gesellschaften Klage geführt. Eingehend wurde auch die Streiklage in der Rheinschiffahrt besprochen.

Reederverband der Märkischen Personenschiffahrt e. V., Berlin. In der am 1. 6. 28 stattgefundenen a. o. Mitgliederversammlung erstattete der Vorsitzende, Herr Nobiling, den Bericht über die am 30. Mai 1928 abgehaltene Sitzung des Märkischen Wasserstraßen-Beirates. Herr Nobiling hatte an derselben auf Grund einer besonderen Einladung als Sachverständiger für die Personenschiffahrt teilgenommen. Die im Wasserstraßenbeirat behandelten Fragen gaben Anlaß zu einer längeren Aussprache. Insbesondere beschäftigte sich der Verband mit dem Antrag, die Berliner Anlegestellen in die Regie der Gemeindebehörden zu übernehmen. Einstimmig sprachen sich die Verbandsmitglieder gegen eine solche Regelung aus. Der Verband beabsichtigt, seinen Standpunkt in einer Denkschrift niederzulegen.

Deutscher Wasserwirtschafts- und Wasserkraftverband e. V. Berlin. Nach Sitzungen des Vorstandes und Gesamtausschusses wurde am Abend des 13. 6. 28 der diesjährige, aus den Kreisen der angeschlossenen Verbände, der Industrie und der Behörden stark besuchte Verbandstag durch einen Begrüßungsabend in den Räumlichkeiten der Dresdener Kaufmannschaft eröffnet. Als Einführung in die Tagung legte Professor Heiser, Dresden, in bemerkenswerten Ausführungen die Zwecke und Ziele der Wasserwirtschaft und des Verbandes dar und richtete an alle Kreise der Interessenten und Behörden die Bitte um Förderung der Wasserwirtschaft und des ihr dienenden Verbandes. Den Abend beschlossen fachliche Film-Vorführungen.

Am Vormittag des 14. Juni 1928 schloß sich an den geschäftlichen Teil die öffentliche Hauptversammlung in der Technischen Hochschule zu Dresden an. Den Vorsitz führte Geheimrat Grantz, der die Ehrengäste und Mitglieder herzlich willkommen hieß. Staatsminister Weber begrüßte im Namen der Sächsischen Regierung die Tagung, Bürgermeister Dr. Bührer übermittelte die Grüße des Rates und der Stadtverordneten der Stadt Dresden. Ministerialrat Stadermann überbrachte die Grüße des preußischen Landwirtschaftsministers, Legationsrat v. d. Decken begrüßte die Versammlung im Namen der Handelskammer Dresden. Für den Reichsverband der Deutschen Industrie und den Verband Sächsischer Industrieller sowie den Sächsischen Wasserkraftverband sprach Direktor A. H. Bokemeyer, Kupferhammer-Grünthal, für die Landwirtschaftskammer Dr. Claus, Dresden, für die Fachgruppe Wasser-Chemie im Verein Deutscher Chemiker Professor Dr. H. Haupt, Bautzen. Zum Schlusse der Begrüßungsansprachen übermittelte Professor Heiser die besten Wünsche des Rektors der Technischen Hochschule Dresden zu einem erfolgreichen Verlauf der Tagung.

Anschließend folgten die beiden Vorträge:

1. „Die Wasserwirtschaft in Sachsen mit besonderer Berücksichtigung des Hochwasserschutzes", gehalten von Ministerialrat Arno Sorger, Wasserbaudirektor im Sächsischen Finanzministerium.
2. „Die Wasserwirtschaft in Sachsen mit besonderer Berücksichtigung der Wasserversorgung", gehalten von Regierungs- und Baurat a. D. Heinrich Heiser, ordentl. Professor an der Technischen Hochschule Dresden.

In der anschließenden Aussprache sprach Professor Dr. Haupt, der Vorsitzende der Fachgruppe für Wasserchemie im Verein deutscher Chemiker, über seine Erfahrungen auf dem Gebiete der Wasserversorgung in Nordamerika.

Die Versammlung wurde vom Vorsitzenden nach einem nochmaligen besonderen Dank für die beiden Vortragenden, die den Teilnehmern einen klaren Einblick in die recht schwierigen Fragen der sächsischen Wasserwirtschaft, ihre Aufgaben und Ziele gewährt haben, bis Freitag, den 15. Juni 1928, 9 Uhr, vertagt. Mittags wurden die Vorstands- und Ausschußmitglieder in den Festräumen des Rathauses von den Vertretern der städtischen Körperschaften empfangen und festlich bewirtet.

Am Nachmittag trafen sich die Teilnehmer der Verbandstagung in der Jahresschau Deutscher Arbeit „Die technische Stadt", wo sie nach längeren Besichtigungen durch den Präsidenten der Ausstellung begrüßt und bewirtet wurden. Der Abend vereinte die Teilnehmer zu einem festlichen Abendessen im Konzertsaal des Ausstellungsgebäudes, wobei Finanzminister Dr. Weber in längeren Ausführungen den Dank der Gäste zum Ausdruck brachte.

Am 15. Juni sprach in der Technischen Hochschule Dresden Regierungsbaurat Rudolph, Baudirektor der Energieversorgung Groß-Dresden, A. G., über

„Die Wasserkraftwirtschaft in Sachsen mit besonderer Berücksichtigung des Pumpseicherwerkes Niederwartha",

dessen Baustellen im Anschluß an den Vortrag mit Kraftwagen von einer großen Zahl der Festteilnehmer besucht wurden.

Der 16. Juni führte einen großen Teil der Festteilnehmer mit der Bahn nach Aussig, wo unter Führung des Tech. Oberrat Ingenieur Pavlousek und des Oberbaurats Gottstein die von der Tschechoslowakischen Regierung in Angriff genommenen Regulierungsarbeiten an der Elbe und insbesondere die Arbeiten für die große Schleusen- und Stauanlage am Schreckenstein oberhalb Aussigs besichtigt wurden. Die Rückfahrt erfolgte mit einem Sonderdampfer bis nach Dresden, wobei man Gelegenheit hatte, die herrlichsten Teile des Elbsandsteingebirges kennen zu lernen.

Gesellschaft der Freunde und Förderer der Hamburgischen Schiffbau-Versuchsanstalt. Die Hamburger Geschäftsstelle hat ihre Büroräume von Alsterdamm 25 nach Alsterdamm 39, Europahaus (Fernspr.: C 3 Zentrum 2130), verlegt.

Gesellschaft der Förderung des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln. Die am 22. 6. 28 stattgefundene Mitglieder-Versammlung der Gesellschaft war mit einer verkehrswissenschaftlichen Tagung verbunden, die an diesem und dem folgenden Tage eine Reihe verkehrswissenschaftlicher Vorträge brachte. Nach der Eröffnungsansprache des Vorsitzenden, Generaldirektors Dr. h. c. Ott, erstattete der Institutleiter, Dr. Napp-Zinn, Bericht über die Entwicklung des Instituts.

Das Institut wurde am 25. April 1921 von der Gesellschaft zur Förderung des Instituts für Verkehrslehre gegründet und bezweckt die wissenschaftliche Erforschung der aus dem gesamten Verkehrswesen sich ergebenden Fragen sowie den Ausbau der Verkehrswissenschaft. Die Bücherei umfaßt alle nennenswerten deutschen Veröffentlichungen dieses Gebiets der Nachkriegszeit. Die Bestände an Vorkriegsliteratur werden durch Kauf vervollständigt. Besondere Aufmerksamkeit ist der Zeitschriftensammlung gewidmet. Die Zahl der regelmäßig erscheinenden Zeitschriften stellt sich heute auf 170. Unter ihnen befinden sich 135 reichsdeutsche, sieben französische, je sechs schweizerische und nordamerikanische, vier österreichische, je drei holländische und italienische, je zwei schwedische und englische sowie je eine spanische und russische. Vom Institut selbst wird regelmäßig die Zeitschrift für Verkehrswissenschaft herausgegeben. Außerdem werden die Rheinischen Verkehrsstudien, kleinere Arbeiten, vornehmlich Dissertationen, die sich mit rheinischen Verkehrsfragen befassen, veröffentlicht. Das Institut baut sich wirtschaftlich auf der Gesellschaft zur Förderung des Instituts für Verkehrswissenschaft auf. Der im Jahre 1920 im Anschluß an die Zentralstelle für das deutsche Transport- und Verkehrsgewerbe gegründeten Gesellschaft gehörten ursprünglich vorwiegend Spediteure an, denen sich bald auch Unternehmen und Persönlichkeiten andrer Verkehrs- und Wirtschaftszweige angliederten. Größere Unterstützung erfuhr das Institut vornehmlich durch den rheinischen Braunkohlenbergbau, die rheinische Industrie und die in Köln ansässigen Großbanken. Heute umfaßt die Gesellschaft Mitglieder aus fast allen Zweigen des Verkehrswesens und der Verkehrsmittelindustrie. Zum Schluß seines Berichts machte der Redner nähere Angaben über das verkehrswissenschaftliche Studium.

Nach Erledigung von Organisationsfragen der Gesellschaft sprach Geh. Regierungsrat Sommerlatte (Berlin) über Güterwagendienst der Deutschen Reichsbahn und seine internationalen Beziehungen. In dem umfassenden

Vortrag gab der Redner Aufschluß über Art, Verwendung und Verteilung der Wagen, den Verkehrsdienst sowie über die internationalen Vereinbarungen im Wagenaustausch.

Der zweite Tag begann mit dem Vortrag des Institutsleiters Dr. Napp-Zinn über die Stellung Deutschlands, Großbritanniens und der Vereinigten Staaten in der Weltschiffahrt. Der Redner untersuchte die Verschiedenheiten, die die Seeschiffahrt jeder der drei Nationen im Vergleich zu den andern zeigt und inwieweit sich bei jeder Nation grundlegende Aenderungen in ihrer Schiffahrtsstellung gegenüber der Vorkriegszeit ergeben haben. In dem Vortrag wurde jegliche künstliche Schiffahrtsförderung durch den Staat verworfen. Der Leiter der Schiffahrtsabteilung der Vereinigungsgesellschaft rheinischer Braunkohlenwerke, Dr. Weyhenmeyer (Köln) hatte sich als letzter Redner die Organisationsfragen des Rheinschiffahrtsbetriebs zum Thema gesetzt. Der Vortrag gab einen Einblick in den Aufbau eines größern Rheinschiffahrtsbetriebs und zeigte die Mittel und Wege, die neben der Sicherung der Beschäftigung eine möglichst restlose Ausnutzung der zur Verfügung stehenden Betriebsmittel gewährleisten und damit die Wirtschaftlichkeit des Betriebs selbst bestimmen. Als Haupttyp wurden die Betriebe herausgegriffen, die sich vorzugsweise mit der Beförderung von Masengut befassen, in erster Linie also die Schleppreederei. Eingehend dargelegt wurden die Kostenfrage und die Nachrichtenübermittlung, und in diesem Zusammenhang wurde die Anregung gegeben, längs des Rheins ein Kabel anzulegen, das nur der Schiffahrt dient und leistungsfähig genug ist, die Nachrichtenübermittlung im Schnellverkehr durchzuführen. Die Vorträge, die die drei Hauptverkehrszweige, Eisenbahn, Seeschiffahrt und Binnenschiffahrt behandelten, brachten eine Unmenge Wissenswertes und gaben manchen wertvollen Fingerzeig.

Verein Deutscher Ingenieure, Berlin. Im Verlauf der 67. Hauptversammlung des Vereins Deutscher Ingenieure, die in den ersten Junitagen in Essen stattfand, folgte am 9. 6. 1928 die Sitzung des Vorstandsrates mit dem Geschäftsbericht der Direktoren, Wahlen und Verhandlungen. Zum Vorsitzenden für die Jahre 1929 bis 1931 wurde Dr.-Ing. e. h. C. Köttgen, Vorsitzender des Direktoriums der Siemens-Schuckertwerke A.-G., gewählt; als Tagungsort der Hauptversammlung 1929 ist Königsberg i. Pr. ausersehen worden.

Neben dieser Sitzung fanden am Sonnabend vormittag noch die Mitgliederversammlung der Deutschen Gesellschaft für Bauingenieurwesen mit den Vorträgen von Oberregierungs- und baurat H. Bock, über „Die Wasserwirtschaft im rheinisch-westfälischen Industriegebiet“, und Baudirektor, Regierungsbaumeister a. D. v. Stegmann, über „Ingenieurbauten im Bergbau über und unter Tage“ statt. Gleichzeitig wurden zwei Fachsitzungen „Verbrennungsmotoren“ und „Betriebstechnik“ abgehalten. Der Sonnabend Nachmittag brachte drei weitere Fachsitzungen „Metallkunde“, „Vertrieb“ und „Ausbildungswesen“, denen am Sonntag Vormittag noch die Fachsitzungen „Landwirtschaftstechnik“ und „Anstrichtechnik“ folgten.

Das umfangreiche Programm dieser Fachsitzungen, die sich mit den wichtigsten Tagesfragen der Technik befaßten, zeigte das vielseitige Arbeitsgebiet des Vereines deutscher Ingenieure. Zwei Ausstellungen „Vertriebstechnik“ und „Der Verein deutscher Ingenieure“ brachten in interessanten Darstellungen eine Menge statistischen Materials sowie einen Ueberblick über die Arbeiten des Vereines.

*

Der Verein Deutscher Ingenieure veröffentlichte einen Bericht über das Jahr 1927/28, in dem er Aufschluß über die Entwicklung der Organisation, über die Bewegung der Mitglieder, über die literarischen Unternehmen, über die Tagungen, Facharbeiten, Zusammenarbeit mit anderen Organisationen usw. gibt.

F I R M E N N A C H R I C H T E N

Rheinschiffahrts A.-G. vorm. Fendel, Mannheim. In seiner Sitzung vom 26. 6. 28 beschloß der Aufsichtsrat nach einer Meldung der K. Z., der am 7. Juli 1928 stattfindenden H.-V. keine bestimmten Vorschläge zur Verteilung einer Dividende zu unterbreiten. Das Ergebnis des abgelaufenen Geschäftsjahres würde die Verteilung einer Dividende an sich zulassen; jedoch will die Verwaltung es der H.-V. überlassen, ob nach Abzug der beträchtlichen Unkosten, die durch den Streik in der Rheinschiffahrt entstanden sind, die Verteilung einer Dividende erfolgen oder der Ueberschuß auf neue Rechnung vorgetragen werden soll. Bei der zur gleichen Gesellschaft gehörenden „Badischen A.-G. für Rheinschiffahrt und See-Transporte" in Mannheim liegen die Verhältnisse genau so. Auch hier überlassen Vorstand und Aufsichtsrat es der H.-V., die Verteilung des Ueberschusses zu bestimmen.

Rheinschiffahrts-A.-G. Friedrich Asteroth, Koblenz. Wie dem Geschäftsbericht zu entnehmen ist, konnte im Jahre 1927 der Schiffsraum voll ausgenutzt werden; durch die starke Konkurrenz seien kaum die Vorkriegssätze erreicht worden. Augenblicklich halte die schlechte Lage in der Rheinschiffahrt noch in kritischster Weise an. Der Ueberschuß beträgt RM 8230 (32 505); nach 5102 Abschreibungen auf enteigneten Schiffspark (i. V. RM. 25 000 auf Schiffspark) verbleiben RM. 3128 (7505) zum Vortrag. Bei RM. 500 000 A.-K. ist der Schiffspark mit unver. RM. 450 000 eingesetzt, für Erneuerung sind RM. 100 000 (75 000) zurückgestellt. Buchforderungen betragen RM. 140 304 (149 052). Wertpapiere und Beteiligungen RM. 72 000 (63 502), Kreditoren RM. 16 952 (22 484). Vgl. auch Z. f. B. 11/1928, 353.)

Aktiengesellschaft Mainkette in Mainz. Die 44. o. G. V. der Gesellschaft fand am Freitag, den 6. 7. 28, nachmittags 3.30 Uhr im Geschäftsgebäude der Gesellschaft in Mainz statt.

Neue Norddeutsche Flußdampfschifffahrts-Gesellschaft, Hamburg. Die am 15. 6. 28 stattgefundene Hauptversammlung (vgl. Z. f. B. 11/1928, 336) genehmigte Geschäftsbericht und Abrechnung, die mit einem Reingewinn von 304 885 RM (i. V. 268 363 RM) nach Abschreibungen von 234 190 RM (253 806 RM) abschließt. Die D i v i d e n d e beträgt 7% (6½%) auf die Stamm- und wieder 6% auf die Vorzugsaktien. In der Vermögensübersicht erscheinen u. a.: Schiffsbestand mit 2.4 Mill. RM (2.23 Mill. RM), Schuldner 1,89 (1.63) Mill. RM, Gläubiger 0.66 (0,33) Mill. RM. Bemerkenswert ist noch, daß die Betriebseinnahmen erheblich niedriger als i. V. ausgewiesen sind, und zwar mit 2,42 Mill. RM gegen 3,52 Mill. RM, daß aber gleichzeitig im Bericht die beförderte Ladungsmenge berg- und talwärts mit 830 000 t gegen 653 000 t i. V. angegeben wird.

*

Dem Geschäftsbericht entnehmen wir:

„Von Beginn des Jahres 1927 ab bis zum 17. Dezember konnten wir unseren Schiffahrtsbetrieb voll aufrecht erhalten. In der zweiten Hälfte November setzte Frost ein, der uns schließlich am 17. Dezember zur Einstellung des gesamten Betriebes zwang.

Wir hatten im Betriebsjahre unter Hochwasser von Mitte bis gegen Ende Januar, sowie von Mitte bis gegen Ende April zu leiden. Niedrigwasser war nur verhältnismäßig kurze Zeit im Herbst.

Verkauft wurden von uns 1 Eildampfer, 1 Lagerkahn, sowie eine Schute.

Neu in Betrieb genommen sind 1 Motor-Eilfrachtschiff, sowie 5 Kähne.

Im Bau befinden sich 5 Motor-Eilfrachtschiffe, 1 Motorschlepper, 3 Kähne und 1 Motorboot.

Der gesamte Schiffspark wurde auch in diesem Jahre in der üblichen Weise überholt.

Mit Wirkung ab 1. April traten wir für unseren Elbeverkehr mit der „Vereinigten Elbeschiffahrts Gesellschaften. Aktiengesellschaft" in Dresden in Interessengemeinschaft. Diese hat zur beiderseitigen Zufriedenheit gearbeitet.

Unser Schiffspark besteht zur Zeit aus: 19 Eildampfern, 4 Motor-Eilfrachtschiffen, 7 Schleppdampfern, 4 Bugsierdampfern, 4 Hebeprämen, 57 Frachtkähnen, 6 Lagerkähnen, 1 Kohlenleichter, 49 Schuten, 6 Motorschuten, 1 Barkasse, 3 Kränen. Wir beförderten zu Berg und zu Tal: 2928 Fahrzeuge mit 830 000 t."

Atlantik-Tankreederei G. m. b. H., Hamburg 11, Stubbenhuk 10. Den Herren O t t o R e n l i n g e r, K u r t S c h a b l i n s k i und E r n s t K ä h l e r wurde Gesamtprokura erteilt, dergestalt, daß die Herren Kurt S c h a b l i n s k i und Ernst K ä h l e r ein jeder in Gemeinschaft mit Herrn Otto R e n l i n g e r zur Zeichnung der Firma befugt sind. Gleichzeitig gibt die Gesellschaft bekannt, daß sie aus ihrer bisherigen Tätigkeit als Tankschiffsreeder und Tankschiffsmakler nunmehr auch sämtliche sonstigen Schiffsmaklergeschäfte wie Befrachtung, Klanierungen, An- und Verkäufe, sowie Kontrahierung von Neubauten usw. tätigt.

Bayerischer Lloyd, Schiffahrts-A.-G., Regensburg. Den in Z. f. B. 11/1928, 354 bereits bekanntgegebenen Mitteilungen aus dem Jahresbericht ist noch nachzutragen, daß die Flotte am Jahresende bestand aus 15 (i. V. 16) Dampfern, 10 (wie i. V.) Motorgüterschiffen, 3 (2) Motortankschiffen, 27 (7) Tankkähnen und 91 (94) Warenbooten mit insgesamt 14 020 (13 800) PS und 115 267 (101 583) t Tragfähigkeit. Daneben wurden verwendet 4 (wie i. V.) Schwimmkrane, 3 (wie i. V.) Anlegepontons und 2 (1) Oelbunker; 8 kleine Motorgüterschiffe einer befreundeten Gesellschaft blieben weiter in Miete. Die L e i s t u n g der Fahrzeuge erhöhte sich in 1927 auf 301 (280) Millionen t-km. Bekanntlich wird eine D i v i d e n d e n i c h t v e r t e i l t, vorgetragen werden als Gewinn RM 112 000 (i. V. RM 98 000 dreimal gedeckter Verlust). Aus der B i l a n z: A.-K. 9.84 (wie i. V.), Reserve 0,92 (wie i. V.), Kreditoren 0,95 (0.87), langfristiges Darlehen 4 (2,58); andererseits Schiffpark 11,61 (10,42), Landanlagen und Stationsinventar 1,73 (1,62), bar etc. 0.03 (1,13), Bankguthaben 1 (0,38), Debitoren 0,91 (1,14), Materialvorräte 0,41 (0,34). Die A u s s i c h t e n seien im Talverkehr und im Petroleum-Bergverkehr günstig; im übrigen Berggeschäft werde das Ergebnis der Getreideernten in den Donauländern, namentlich in Südslawien, von maßgebendem Einfluß sein. In der am 12. 6. 28 stattgefundenen Generalversammlung fand der dividendenlose Abschluß einstimmige Genehmigung. Der satzungsgemäß zurücktretende Aufsichtsrat wurde wiedergewählt; eine Ersatzwahl für Generaldirektor D r. v o n G r a ß m a n n fand nicht statt.

Rhein—Main—Donau A.-G., München. In der Bilanz (alles in Mill. RM.) erscheinen Bauanlagen und Bauinventar erhöht auf 70.14 (55,91), wovon 12.72 (10,73) aus unmittelbaren Bauaufwendungen stammen, während 1.52 (1.13) das Defizit darstellen, das durch Saldierung von Stromeinnahmen und Aktivzinsen mit Generalunkosten und Passivzinsen entstand. An flüssigen Mitteln werden noch 10.13 (11.52) Effekten und 44,12 (8.02) Kasse und Bankguthaben ausgewiesen. Sie seien für den Ausbau der drei in Angriff genommenen Mainstufen oberhalb Aschaffenburg bestimmt. Erhöht haben sich andererseits vertragsgemäß die Darlehen von Reich und Bayern auf 45,67 (36,66), während die langfristigen Schulden durch die planmäßige Anleihetilgung auf 43,81 (35,37) zurückgingen. Im übrigen erscheinen in der Bilanz noch neben 2,70 A.-K. Zinsrückstellungen usw. mit 0,71 und sonstige Schulden mit 1,68, andererseits Außenstände mit 0.50 und noch nicht in die Bauten einbezogener Grundbesitz mit 0,63. Eine Erfolgsberechnung, die näheren Aufschluß über den oben erwähnten Saldo von Einnahmen und Ausgaben ergebe, wird im Gegensatz zu anderen Unternehmungen derselben Art wieder nicht veröffentlicht.

*

Unter dem Vorsitz des Staatssekretärs im Reichsverkehrsministerium G u t b r o d fand am 16. 6. 28 in Passau die o. G. V. der Gesellschaft statt. Der Generalversammlung ging eine Besichtigung des Donau-Kachlet-Werkes voraus, das zwischen Passau und Vilshofen liegt und, eine seit jeher gefürchtete, durch zutage stehende Felsen fast unpassierbare Flußstrecke durch Hochstau überwindend, 60 000 PS gleich 275 Mill. Kilowattstunden Energie erzeugt. Das Werk ist in fünfjähriger Bauzeit nunmehr fertiggestellt. In Ergänzung des in Z. f. B. 12/1928, 381 bereits mitgeteilten Jahresberichtes führte Prof. Dr. D a n t s c h e r aus, daß die Bauten sowohl am Main wie an der Donau rüstig vorwärtsschreiten. Mit der Fertigstellung des Kachlet-Werkes sei für die eigentliche Aufgabe der Rhein—Main—Donau A.-G. ein bedeutender Schritt insofern vorwärts getan worden, als die Schiffahrt zwischen Regensburg und Passau eine Beschleunigung von bisher 3 Stundenkilometern auf 12 Stundenkilometer erfahren habe. Der rasch voranschreitende Ausbau der Kraftwerke am Main werde den Ausbau der Schiffahrtsstraße Rhein—Main—Donau schneller als gedacht, fördern.

Direktor H e n f t l i n g legte dar, wie der in den letzten Jahren laut gewordene Pessimismus bezüglich der W i r t s c h a f t l i c h k e i t des Ausbaues der Wasserwerke längs der Rhein—Main—Donau-Wasserstraßen einem gesunden Optimismus gewichen sei. In der Tat habe sich erwiesen, daß die an Main und an Donau errichteten und noch im Bau begriffenen Wasserkraftwerke den diese Werke finanzierenden Privatgeldgebern nicht nur eine gute Verzinsung und Amortisierung der aufgewendeten Kapitalien sicherstelle, sondern auch erlaube, den Hauptzweck der Gesellschaft, eine f e r t i g e W a s s e r s t r a ß e dem Reiche kostenlos zu übergeben, zu erfüllen. Durch die Wirtschaftlichkeit der Wasserkraftwerke werde bald auch das schwierige Mittelstück zwischen Main und Donau ausgebaut werden können.

Die G.-V. g e n e h m i g t e die Regularien und wählte in den A u f s i c h t s r a t neu Generaldirektor F r a n k vom Preußischen Finanzministerium und Ministerialrat H e y d e n, Berlin. Der Anregung des Nürnberger Oberbürgermeisters, die Schiffahrtsstraßen tunlichst rasch, besonders in Franken, auszubauen, wurde vom Vorsitzenden möglichstes Entgegenkommen zugesichert.

Schiffs- und Maschinenbau-A.-G., Mannheim. Die o. G.-V. der Gesellschaft fand am Dienstag den 10. 7. 28 vormittags 11 Uhr in den Geschäftsräumen der Gesellschaft zu Mannheim, Werftstraße 6—24 statt.

Agrippina-Konzern. Bei der Agrippina-See-, Fluß- und Landtransport-Versicherungs Gesellschaft, Köln, gelangt aus dem Reingewinn von 183 158 (143 122) RM. eine D i v i d e n d e von 8% (6%) auf das mit 1,5 Mill. RM. eingezahlte A.-K., d. s. 30 RM. je Aktie, zur Verteilung. Die G.-V. des K ö l n e r L l o y d A l l g e m e i n e V e r s i c h e r u n g s - A. - G. genehmigte den Abschluß für 1927 und setzte die Dividende aus dem Reingewinn von 65 082 (37 019) RM. auf 8% (4%) fest. Der bisherige Verlauf des neuen Geschäftsjahres war zufriedenstellend. Die M i t t e l e u r o p ä i s c h e V e r s i c h e r u n g s - A. - G. in K ö l n beschloß eine Dividende von 8% (4%) aus einem Ueberschuß von 65 326 (42 763) RM. Die bisherigen Monate des neuen Geschäfts-

jahres sind befriedigend verlaufen. Wie die Verwaltung berichtete, war das Transportversicherungsgeschäft im Inland günstig, dagegen befriedigte das Seeversicherungsgeschäft nicht.

Kreditanstalt für Verkehrsmittel. Der Reichsverband des Deutschen Tiefbaugewerbes, der vor einiger Zeit zur Durchführung der Finanzierung von Tiefbau-Aufträgen seiner Mitglieder eine eigene Genossenschaft, die Tiefbau-Finanz e. G. m. b. H. gegründet hat, hat ein Uebereinkommen mit der Kreditanstalt für Verkehrsmittel A.-G. getroffen, wonach diese sich bereit erklärt, solche Tiefbau-Aufträge, besonders soweit sie von Behörden und öffentlichen Unternehmungen stammen, zu finanzieren. Dadurch soll es den Mitgliedern des Reichsverbandes ermöglicht werden, Aufträge zu übernehmen und durchzuführen, für die die einzelnen Firmen allein die notwendigen Mittel nicht aufbringen können. Diese Finanzierung großer Tiefbau-Aufträge wird insbesondere auch den Städten zugute kommen, die bisher bei ihren jetzigen knappen Mitteln und ihrer vielfach sehr bedrängten Finanzlage wichtige verkehrsnotwendige Arbeiten jahrelang zurückstellen mußten.

B. Wittkop Aktiengesellschaft für Tiefbau, Berlin-Lichterfelde. Die Herren Regierungsbaumeister Krafft von Scanzoni in Berlin-Lichterfelde und Diplom-Ingenieur Anton Seeländer in Berlin-Lichterfelde wurden zu Prokuristen der Gesellschaft bestellt. Die Firma wird rechtsverbindlich durch die Unterschrift zweier Vorstandsmitglieder oder eines Vorstandsmitgliedes und eines Prokuristen oder zweier Prokuristen gezeichnet.

Eine neue französische Schleppgesellschaft auf dem Rhein. Am 7. Februar ist im Pariser Handelsregister unter dem Titel „Französische Rheinschleppgesellschaft Société Française de Remorquage sur le Rhin". und mit einem Kapital von 2 Mill. Fr. eine neue Reederei eingetragen worden. Die Gründer dieser Gesellschaft sind Charles Le Blanc, Direktor der Studiengesellschaft für die Rheinschiffahrt; Isaak Bloch, Verwaltungsrat der Société Générale de Navigation et d'Entrepots de Straßbourg; Maurice Pilliard, Reeder in Paris und Alfons Auguste Jarry, Direktor der Gesellschaft Port Givet in Paris. Der Sitz der Gesellschaft war zuerst in Paris, ist aber kürzlich nach Straßburg verlegt worden in die Bureaus der Companie Générale pour la Navigation du Rhin, welche Gesellschaft die von Deutschland abgetretenen Schleppdampfer auf dem Rheine im Auftrage des Staates ausnützt. Die neue Gesellschaft hat den Zweck, das übernommene Dampfermaterial nunmehr auf kaufmännischer Basis auszunützen und so eine Art französischen Spleppmonopols auf dem Rheine auszuüben, wenigstens für die französischen Schiffe.

Société Alsacienne de Navigation Rhénane, Straßburg. Die Gesellschaft schließt das Geschäftsjahr 1927 nach 1 238 583 Frs. Abschreibungen und einschließlich des vorjährigen Vortrages mit einem Reingewinn von 598 703 Frs. (gegen 909 157 Frs. i. V.) ab. Die ordentliche Generalversammlung beschloß die Ausschüttung der Dividende in der vorjährigen Höhe von 7%, d. h. 28,70 Frs. netto je voll eingezahlte Namensaktie, 26,362 Frs. netto je voll eingezahlte Inhaberaktie und 7,173 Frs. netto je nicht eingezahlte Aktie.

„Allgemeine Rhein-Transport A.-G.", Basel. Unter dieser Firma wurde in Basel eine Rhein-Reederei gegründet. Von dem aus neun Mitgliedern bestehenden Verwaltungsrat sind zwei Mitglieder französische Schiffsreeder. Weitere Mitglieder sind der Rheinschiffahrtsdirektor in Straßburg und ein belgischer Reeder.

Schweizer Schleppschiffahrts-Genossenschaft, Basel. Die Genossenschaft erzielte im Jahre 1927 nach Basl. Nachr. einen Bruttobetriebsgewinn inklusive Subvention für Bauten von 1 184 459 Fr. (i. V. 570 302 Fr.). Auf der anderen Seite haben sich die Unkosten von 327 683 Fr. im Vorjahre auf 294 923 Fr. ermäßigt, während die Zinsen mit 284 799 Fr. nahezu unverändert geblieben sind. Im Gegensatz zum Vorjahre, wo mit Rücksicht auf das Ergebnis die statutarischen Abschreibungen ausfallen müßten, werden diesmal 535 725 Fr. abgeschrieben, das ist mehr als die vorgeschriebenen Amortisationen ausmachen würden. Der Gewinn resultiert darnach mit 60 176 Fr., wodurch sich der Passivsaldo des Vorjahrs von 816 012 Fr. auf 755 835 Fr. ermäßigt. In der Bilanz sind die eigenen Mittel mit 4 421 330 Fr. nahezu unverändert geblieben, dagegen hatte sich der Buchwert der Anlagewerte von 8 507 291 Fr. im Vorjahre auf 7 903 666 Fr. reduziert. Der Bericht bemerkt, daß die gegenüber dem letzten Jahr erzielten günstigeren Betriebsergebnisse in der Hauptsache auf die längere Dauer der Schiffahrt nach Basel und der damit verbundenen besseren Beschäftigung der Umschlagseinrichtungen zurückgeführt werden dürfen. Durch außerordentlich gute Wasserverhältnisse von Anfang April bis Mitte Oktober sei die Durchführung der Transporte begünstigt worden, doch habe die im Dezember einsetzende Kälte der Rheinschiffahrt erhebliche Störungen gebracht. Ferner lesen wir im Bericht: „Eine recht unerfreuliche Entwicklung haben im Berichtsjahr neuerdings die Frachtraten genommen. Nachdem der englische Streik im letzten Jahr in seinen Auswirkungen eine allgemeine Erhöhung der Rheinfrachtsätze zur Folge hatte, schwächte sich diese Besserung sehr rasch wieder ab. Die erzielten Frachtraten gingen im Berichtsjahr sogar auf den Tiefstand des Krisenjahres 1925 zurück. Die deutsche Reichsbahn hat durch ihre Frachtenpolitik großen Anteil an der heutigen schwierigen Situation, in der sich die Rheinschiffahrt befindet. Ein Versuch der großen Schleppreedereien, durch Verständigung eine Besserung des Schleppgeschäftes zu erzielen, zeitigte keine positiven Resultate. Nach einer kurzen Versuchsperiode mußte die geschaffene Organisation ihre Tätigkeit wieder einstellen. Die erzielten Schlepplöhne reichen gerade zur Deckung der Material-, Personal- und Versicherungskosten aus. Die Verzinsung und Amortisation des Anlagewertes aus dem Betriebsgewinn sind somit nicht möglich gewesen. Unsere Reederei hat insgesamt einen Verkehr von 906 000 Tonnen gegenüber 697 000 Tonnen im Vorjahr zur Durchführung übernommen. Diese verhältnismäßig starke Zunahme hängt mit den intensiven Kohlen- und Getreideverfrachtungen nach dem Oberrhein zusammen." Speziell über die Schiffahrt nach Basel wird hervorgehoben, daß trotz der außerordentlich günstigen Pegelstände während des ganzen Sommers die Rheinschiffe nur schlecht ausgenutzt werden konnten, da sich infolge starker Versandungen oberhalb der Kehler Brücken schlechte Uebergänge bildeten, welche eine günstige Beladung der Rheinkähne verhinderten. Aber auch die Isteiner Felsenschwelle habe sich gegenüber dem Vorjahr sehr verschlechtert. Es müsse mit Bedauern festgestellt werden, daß die zunehmende Verwilderung des Stromes zwischen Straßburg und Basel die Betriebsverhältnisse der nach Basel fahrenden Reedereien ungünstig beeinflußt. „Wir befürchten, daß bei weniger guten Pegelständen als im Betriebsjahr die Fahrt auf dem Rhein, infolge der schlechten Fahrwasserverhältnisse, trotz günstiger Wasserführung, unter Umständen nicht aufgenommen werden kann."

*

In der am 8. 6. 1928 unter dem Vorsitz von Verwaltungsratspräsident Prof. Dr. Paul Speiser in Basel stattgefundenen o. G. V. wurden Jahresbericht, Jahresrechnung und Bilanz genehmigt und der Verwaltung Decharge erteilt. Der Rechnungsüberschuß von 60.177 Fr. wird auf neue Rechnung vorgetragen. In den nachfolgenden Wahlen wurde der Vorstand auf eine neue Amtsdauer bestätigt. Als Vertreter des Kantons Zürich wurde an Stelle von Ständerat Dr. G. Keller Regierungsrat Walter gewählt. In seinem Exposé besonte der Verwaltungsrat vor allem die Dringlichkeit einer baldigen Rheinregulierung.

Erste Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft, Wien. In der am 18. 4. 28 stattgefundenen Sitzung der Administration der Gesellschaft wurde der Rechnungsabschluß für das Jahr 1927 vorgelegt. Derselbe weist nach Vornahme von Wertabschreibungen und einer Investionsrücklage von zusammen S 2 609 885.— (i. V. 2 880 952.12), sowie nach Dotation des Schiffsassekuranzfonds mit S 150 000.— (i. V. S 150 000.—) einen Reingewinn aus von S 1 762 959.41. Es wurde beschlossen, der für den 3. Mai l. J. einberufenen Generalversammlung der Aktionäre vorzuschlagen, nach statutenmäßiger Dotation des Reservefonds mit S 163 991.88 und nach Ausscheidung der auf die Administration entfallenden Tantieme per S 32 798.38 eine Dividende von S 6.— pro Aktie (i. V. S 6.—) d. s. S 1 414 000.— zur Verteilung zu bringen, weiter einen Betrag von S 150 000.— dem Spezialreservefonds zuzuweisen und den verbleibenden Restbetrag von S 1669.15 zuzüglich des Gewinnvortrages aus dem Jahre 1926 per S 404 549.63, d. s. Summe S 406 218.78 auf neue Rechnung vorzutragen.

*

Die Donaudampfschiffahrtsgesellschaft teilt hierzu noch folgendes mit: Das für das Jahr 1927 ausgewiesene Reinerträgnis von S 1 762 959.41 (gegen S 2 066 029.04 i. V.) setzt sich — nach Berücksichtigung der im Kommuniqué ausgewiesenen Wertabschreibungen und der im Rahmen der Betriebsrechnungen erfolgten Vorsorge für die Erhaltung der Betriebseinrichtungen — aus folgenden Posten zusammen:

Aus den Erträgnissen: der Fünfkirchner Steinkohlenbergwerke per S 1 820 928.56 (gegen S 2 029 001.49 i. V.), der Mohács—Fünfkirchener Eisenbahn per S 60 149.44 (gegen S 269 742.01 i. V.) und sonstigen S 1287.78 (gegen S —.— i. V.). Diesen Posten stehen gegenüber: das Schiffahrtsergebnis mit einem Anhang von S 59 406.37 (gegen S 172 714.45 i. V.) und Zentralspesen (Bezüge der Administration) im Betrage von S 60 000.— (unverändert).

Das Bruttoerträgnis des Schiffahrtsdienstes beziffert sich auf S 4 428 064.47 (gegen S 4 168 114.30 i. V.). Zu Lasten dieses Dienstes enthallen: an Steuern, Gebühren und sonstigen Abgaben, an Pensionen und Unterstützungen, sowie an Wertabschreibungen und Investitionsrücklage zusammen S 4 487 470.84 (gegen S 4 340 828.75 i. V.), woraus sich der oben ausgewiesene Abgang beim Schiffahrtsdienste per S 59 406.37 ergibt.

*

Am 3. 5. 1928 hat unter dem Vorsitz des Präsidenten Franz Schonka und in Anwesenheit des Staatskommissärs Ministerialrat Dr. Franz Srbik die Generalversammlung der Ersten Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft stattgefunden. Von den 45 stimmberechtigten Aktionären, welche 137 605 Aktien deponiert hatten, waren 31 erschienen, die teils im eigenen, teil in Vollmachtsnamen 137 505 Aktien mit 1340 Stimmen vertraten. Zur Beurkundung der Beschlüsse war Notar Dr. Josef Wurst beigezogen worden. Zum Protokollführer wurde Direktor Dr. Alfred Neumann bestellt. Als Revisoren und Skrutatoren fungierten die Herren Dr. Fritz Dankovitz, Hans Haselmayer und Rudolf Pick. Vor Eingang in die Tagesordnung hielt der Präsident an die Versammlung eine Ansprache, in der er unter anderem ausführte: Was in unseren Kräften stand, um eine Erleichterung zu schaffen, haben wir getan. Wir waren bemüht, durch die Anspannung aller kommerziellen Möglichkeiten neue Einnahmsquellen zu eröffnen. Auch den Weg zu einem rationellen Zusammenarbeiten mit den befreundeten Schiffahrtsgesellschaften haben wir betreten. Aber je weiter unsere Bemühungen in dieser Richtung gehen, desto klarer wird es uns, daß es unerläßlich ist, von den an der Aufrechterhaltung der österreichischen Donauschiffahrt hervorragend interessierten Faktoren wieder die erforderliche Deckung für diese der Gesellschaft seinerzeit im öffentlichen Interesse auferlegten Lasten zu erhalten. Und wenn man sich die Bedeutung vor Augen hält, welche die Donau und eine ihrer heimischen Verkehre dienende kräftige Schiffahrt in einer Zeit besitzen, in der

für andere Binnenstaaten eigens künstlich Korridore zum Meere geschaffen wurden, dann wird und muß hier ein Weg zu einer allseits befriedigenden Lösung gefunden werden. Ueber Antrag des Generaldirektors Hofrat Ludwig Wertheimer wurde die Administration zum Abschluß eines zweckdienlichen Vergleiches mit dem Kurator für die Besitzer der 4prozentigen Schuldverschreibungen vom 1. Mai 1882 ermächtigt und ferner die der Generalversammlung vorgelegte Statutenänderung genehmigt. Bei den Wahlen in die Administration wurde zum Vizepräsidenten Dr. Emil Widmer, zu Administratoren Josef v. Benes, Thomas Domaille, Dr. Viktor Graetz, Hofrat Ludwig Wertheimer mit vierjähriger Funktionsdauer gewählt. Schließlich wählte die Generalversammlung die Herren Dr. Fritz Dankovitz, Hofrat Dr. Ludwig Schüller, Dr. Max Wilhelm zu Revisoren der Bücher und Rechnungen des Geschäftsjahres 1928 und die Herren Mischko Adutt, Franz Höller und Hans Lochner zu deren Ersatzmännern.

*

Wie in Wiener Finanzkreisen verlautet, zeigt sich für das Aktien-Paket der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft, das vor mehreren Jahren von der Danubian Navigation Co. (London) erworben wurde, von verschiedenen Seiten Interesse. So soll hierfür nach einer bisher unbestätigten Version ungarischerseits Interesse bestehen, während nach Informationen des D. H. D. reichsdeutsche, und zwar rheinische Industriellenkreise sich mit dem Plan der Erwerbung dieses Aktienpaketes befassen. Allerdings würden diese Kreise nur dann an die Verwirklichung ihres Planes schreiten, wenn sie die Zusicherung einer entsprechenden Vertretung in der Verwaltung der Gesellschaft erhielten. Im übrigen liegen gegenwärtig noch keine Anhaltspunkte dafür vor, daß die Danubian Navigation Co. ihr Aktienpaket abstoßen wollte. Keineswegs würde dies, falls es in absehbarer Zeit hierzu kommen sollte, bei den geltenden Kursen von etwas über 3 Pfund erfolgen, da die englische Gruppe das Paket seinerzeit zu einem Preise von 12 Pfund pro Aktie erworben hat.

Königl.-Ungarische Fluß- und Seeschiffahrts-A.-G., Budapest. Die am 20. 6. 28 unter dem Vorsitz des Geheimen Rats Alexander Popovics in Anwesenheit des Ministerialkommissärs Barons Friedrich Wimmersperg stattgefundene 33. o. G. V. nahm den Bericht über das Jahr 1927 zustimmend zur Kenntnis und beschloß, aus dem 656 98 Pengö 92 Heller betragenden Gewinn vom 21. d. angefangen für das Jahr 1927 pro Aktie eine Dividende von 1 Pengő zu bezahlen. In die Direktion wurde als neues Mitglied Herr Alexander Szarvasy (London) gewählt.

Tschechoslowakische Elbeschiffahrts-Gesellschaft. Der Rechnungsabschluß der Tschechoslowakischen Elbe-Schiffahrts A.-G. weist einen Reingewinn von 51 697 K (i. V. 491 468 K) auf, so daß sich der Verlustsaldo aus den früheren Jahren auf 11 949 993 K vermindert. In der unter Vorsitz des Präsidenten Oberdirektor Novotny abgehaltenen Generalversammlung wurde die Bilanz genehmigt und die ausscheidenden Verwaltungsräte wiedergewählt. Bezüglich des Bilanzverlustes der früheren Jahre wurde mitgeteilt, daß ähnlich wie bei der Donau-Schiffahrts-Gesellschaft Verhandlungen mit der Regierung im Zuge seien, die auf die Deckung dieses Verlustes im Rahmen der geplanten Reduktion des Aktienkapitals erzielen. Im Geschäftsbericht wird ausgeführt, daß die in Deutschland unternommene Aktion zur Regelung des Verhältnisses zwischen Schiffahrt und Eisenbahn zu keinem positiven Ergebnis geführt hat. Der Gesamtstand des Schiffsparks der Gesellschaft belief sich Ende 1927 auf 314 Fahrzeuge mit 148 853 t Tragfähigkeit. Aus der Bilanz (in Millionen): Debitoren 12.2, Schiffspark, Hafeneinrichtungen und Gebäude 78.7, Kreditoren 16.9, Amortisationsfonds 19.4, Betriebseinnahmen 51.9, Personal- und Sachregie 41.2.

Tschechoslowakische Dampfschiffahrts A.-G., Bratislava. Bei einem Aktienkapital von 70 Millionen Kc weist die Gesellschaft für das Jahr 1927 einen Gewinn von 142 167 Kc aus, sodaß sich der Verlust vom Jahre 1926 per 13 682 374 Kc nun auf 13 540 307 Kc ermäßigt. Die Einnahmen, die durch den Schiffsverkehr eingehen, sind in der Bilanz mit 30 048 664 Kc beziffert.

Tschechoslowakische Oder-Schiffahrts A.-G. Stettin. Die Gesellschaft hielt am 19. 6. 28 unter Vorsitz des Generaldirektors Ing. Adolf Sonnenschein ihre Generalversammlung ab. Die Bilanz für 1927 weist einen Verlust von 1 593 580 K aus, wodurch sich der Gesamtverlust auf 2 375 668 K erhöht. Es wurde beschlossen, das Gesamtdefizit auf neue Rechnung vorzutragen. Wie mitgeteilt wird, sind die Tarife ungünstig und infolge der schwächeren Einfuhr auch die beförderten Mengen geringer gewesen. Im ganzen beförderte die Gesellschaft in Gemeinschaft mit der Ostreederei G. m. b. H. in Stettin stromabwärts 215 000 (204 805) t und stromaufwärts 179 825 (205 498) t. Vom Schiffspark wurden neun Schiffe verkauft. Die Direktion wurde nach Stettin verlegt. Im laufenden Jahre sei infolge Streiks in den schwedischen Erzgruben die Einfuhr gering gewesen, überdies sollen auf Grund der Tarifabmachungen größere Mengen durch die Eisenbahn befördert werden. Stromabwärts dürfte sich der Betrieb normal entwickeln. Es ist gelungen, eine Beteiligung am Export von Stückgutsendungen aus der Tschechoslowakei zu erreichen.

Serbische Flußschiffahrts-Gesellschaft. Am 6. Mai 1928 hat die „Srpsko Brodasko Drustvo" (Serbische Flußschiffahrts-Gesellschaft) ihre diesjährige Generalversammlung abgehalten. Der Geschäftsbericht besagt nach „Fr. Donau", daß die Gesellschaft auch im vergangenen Jahr mit Verlust arbeitete. Der Umsatz im Exportgeschäft verzeichnete im Jahre 1926 noch 7229 Waggon, während im Jahre 1927 nur 1396 Waggon mit gesellschaftlichen Fahrzeugen zur Ausfuhr gelangten. Im Inlandsverkehr hat sich der Umsatz allerdings gehoben, jedoch waren auch diese Geschäfte wenig gewinnbringend.

Die Gesellschaft arbeitet mit 8 Remorkören von insgesamt 3445 PS und 65 Schleppern mit zusammen 38 432 Tonnen Rauminhalt. Für das abgelaufene Geschäftsjahr waren zwei Dampfer dem Verkehrsministerium zur Verfügung gestellt, was die Gesellschaft zwang, einen Teil ihrer Remorkage anderen Gesellschaften anzuvertrauen. Die Kosten für diesen Fremdremork betragen 908 430 Dinar. Die Gesamteinnahmen belaufen sich im Jahre 1927 auf 17 481 523,86 Dinar gegen 20 683 297,15 Dinar im Jahre 1926.

Der Bericht des Verwaltungsrates gab über den Stand der Verhandlungen, welche gegenwärtig über die Zusammenlegung der Gesellschaft mit der staatlichen Flußschiffahrt im Gange sind, Aufklärung. In diesem Berichte ist besonders hervorgehoben, daß nur durch Zusammenschluß mit der Staatsschiffahrt eine Rentabilität der Serbischen Flußschiffahrts-Gesellschaft möglich wäre, in jedem anderen Falle wird entweder eine wesentliche Herabsetzung der Personalregien oder die Auflösung des Unternehmens verlangt.

Ueber das weitere Schicksal der Gesellschaft konnte in der Generalversammlung nichts bestimmtes gesagt werden. Das Verkehrsministerium hat sich zum Vorschlag der Gesellschaft, aus den beiden Schiffahrtsgesellschaften eine Unternehmung zu gründen, noch nicht endgültig geäußert.

Bulgarischer Schiffs-Lokomotiven- und Waggonbau A.-G. in Varna. Die von der Bulgarischen Schiffs-, Lokomotiven- und Waggonbau A.-G. errichteten Maschinenhallen sowie das von der genannten Gesellschaft aus Deutschland bezogene Schwimmdock sind kürzlich eingeweiht worden. Die Bulgarische Schiffs-, Lokomotiven- und Waggonbau A.-G. ist im September 1926 in Varna gegründet worden, und zwar mit vorwiegend deutschem Kapital. Sie ist das größte mit ausländischer, insbesondere deutscher finanzieller und technischer Hilfe bisher in Bulgarien ins Leben gerufene industrielle Unternehmen. Die Rentabilität des Unternehmens wird nun davon abhängen, ob es ihm gelingen wird, sich die erwarteten Regierungsaufträge zu sichern, wobei es sich freilich voräufig nur um Reparaturarbeiten an dem seinerzeit sehr verbrauchten Waggonpark der bulgarischen Staatsbahnen handeln dürfte. Technischer Leiter des Unternehmens ist der deutsche Reichsangehörige Dr. Ing. Paul Knipping.

ZEITSCHRIFTENSCHAU

Ausländische Binnenschiffahrt

Herausgabe eines neuen Donau—Elbe-Umschlagstarifs. Gültigkeit vom 15. Mai d. Js.
(„Prager Presse", Nr. 126 vom 6. 5. 28.)

Jugoslawien und die Donau
Von Bankpräs. *Alex. Frelie, Agram* („N. Fr. Presse", Wien, vom 19. 5. 28.)

Kombinierter Eisenbahn- und Schiffsverkehr in Rumänien
(„Börsenzeitg.", Berlin, Nr. 174 vom 13. 4. 28.)

Polens Hafenpolitik
(„Schles. Volkszeitung", Breslau, Nr. 217 vom 9. 5. 28.)

Die polnischen Forderungen für die Holzflößerei auf dem Memelstrom
(„Königsb. Allg. Ztg.", Nr. 204 vom 1. 5. 28.)

Ausfuhrfragen der polnischen Kohlen- und Eisenindustrie
(„Schles. Ztg.", Breslau, vom 13. 5. 28.)

Die Steigerung des Absatzes an polnisch-oberschlesischer Kohle in den Nordstaaten
Von *Fritz Kahle*, Gleiwitz („Oberschl. Wirtsch.", Breslau. Nr. 4, April 28).

Die russischen Schwarzmeer-Häfen
Von *Dr. G. D.* („Hamb. Fremdenbl.", Nr. 145 vom 25. 5. 28).

La canalisation du St. Laurent
(„Soleil", Québec, vom 19. 4. 28.)

The second port of U.S.A. New Orleans
(„Scandinavian Shipping Gazette", Nr. 18 vom 2. 5. 28.)

Die Bekämpfung der Hochwasser des Mississippi
Von *C. A. Bratter*, Berlin („Dtsch. Bauwesen", Berlin, Nr. 1 Januar 1928).

Travail de Surhommes un Tunnel sous-Fluvialmade in U.S.A.
(„L'Homme libre", Paris, vom 2. 5. 28.)

Ausbau der Wasserkräfte in Palästina
(„Wasserkr. und Wasserwirtschaft", Berlin, Nr. 10 vom 10. 5. 28.)

Rechtsfragen.

„Neutralisierte" Binnengewässer
Von *Dr. Carl Doka*, Rechtsanwalt, Zürich („Die Rheinquellen", Basel, Nr. 4. April 1928).

La Commission centrale pour la navigation du Rhin
Von *Max de Fourcauld* („Journeé industrielle, Paris, Nr. 3101 vom 2. 5. 28).

Schiffahrtsabgaben und Schleppmonopol
(„Das Schiff", Berlin, Nr. 9 vom 9. 5. 28.)

Die Behandlung des unterirdischen Wassers im Preußischen Wassergesetz
Von Geh. Oberreg. Rat *Dr. W. Buchmann*, Oberverwaltungsgerichtsrat, Berlin („Wasserkraft und Wasserwirtschaft", Berlin, Nr. 9 vom 1. 5. 28).

Eine bemerkenswerte Entscheidung des Rheinschiffahrtsgerichts in Königswinter
Von Rechtsanwalt *Dubelmann*, Köln („Der Rhein", Duisburg, Nr. 5 vom 10. 5. 28).

Transportversicherung „von Haus zu Haus"
Von *Dr. jur. Hans Martin*, Berlin-Wilmersdorf („Allgemeiner Tarif-Anzeiger", Wien, Nr. 19 vom 5. 5. 28).

Verjährung des Schadensersatzanspruchs beim Binnenschiffahrtsschleppvertrag
Von *Dr. F. Corden*, Hamburg („Eisenbahn- und Verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen", Berlin, Nr. 2, April 1928).

Schiffbau und Schiffsmaschinenbau.

Abschlüsse der Deutschen Seeschiffswerften für das Geschäftsjahr 1926/1927
Von *Dr. Rolf Erdmann*, Hamburg („Wirtschaftsdienst", Hamburg, Nr. 19 vom 11. 5. 1928).

Der Ausleseprozeß im Schiffbau
Von *P. J.* („D. A. Z.", Berlin, Nr. 245 vom 27. 5. 28).

Neue Entwicklung im Schiffbau? Verlustreiche Beteiligungen der Schwerindustrie. — Die Deschimag als Motor der Rationalisierung. — Vollendung des Ausleseprozesses an der Weser und Oder. — Ausschaltung der bisherigen Widerstände. — Werftenverständigung
(„Kölnische Zeitung", Köln, Nr. 258 vom 10. 5. 28.)

Deutscher Schiffbau
„(Hamburger Korrespondent", Hamburg, Nr. 213 vom 8. 5. 28.)

Zur Geschichte der Eisbrecher
Von *Feldhaus* („Deutsche Allgem. Zeitung", Berlin, Nr. 193 vom 25. 4. 28).

Zur Berechnung von Seilfähren
Von Ing. *Dr. W. Liebisch*, Ministerialrat im Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Wien („Die Wasserwirtschaft", Wien, Nr. 10 vom 15. 5. 28).

Eine neue Stabilitätsrechnung (nach Wasserlinien)
Von Dipl.-Ing. *Prof. Dr. Heinrich Herner*, Kiel („Schiffbau und Schiffahrt", Berlin, Nr. 10 vom 16. 5. 28).

Verbrennungsmotor oder Dampfmaschine
(„Hamburger Korrespondent", Hamburg, Nr. 221 v. 12. 5. 28.)

Erfahrungen mit Wasserrohrkesseln
(„Hamburger Fremdenblatt", Hamburg, Nr. 130 v. 10. 5. 28.)

Ueber den Einfluß ungleichförmiger Zuströmung bei Schraubenpropellern
Von *E. Petersohn*, Göttingen („Werft, Reederei, Hafen", Berlin, Nr. 10 vom 22. 5. 28).

Vorausbestimmung der Wirkungsgrade von Propellerturbinen bei wechselnder Belastung
Von *R. Körner*, Prag („Die Wasserwirtschaft", Wien, Nr. 10 vom 15. 5. 28).

Wippkrane für Schwerlasten
Von *H. H.* („Industrie- und Handelszeitung", Berlin, Nr. 112 vom 15. 5. 28).

Die Vor- und Nachteile der Kranantriebsarbeiten und deren bisherige Wirtschaftlichkeit
Von Dipl.-Ing. *Ritz* („Fördertechnik und Frachtverkehr", Wittenberg, Nr. 11 vom 25. 5. 28).

Hoch-, Tief- und Brückenbau.

Moderne Speicherbauten und Lagerhäuser, ihre Sicherung gegen Brand und Wasserschaden
Von *Dr. Ing. Sander*, Branddirektor der Hamburger Feuerwehr („Deutsches Bauwesen", Berlin, Nr. 2, Februar 1928).

Ueber die Anwendung des Vierendeel-Systems im Brücken- und Ingenieur-Hochbau. Eine ingenieur-ästhetische Studie
Von Regierungs- und Baurat *Dr. Ing. Herbst*, Berlin („Deutsches Bauwesen", Berlin, Nr. 5, Mai 1928).

Wettbewerb für eine zweite feste Straßenbrücke über die Mosel in Koblenz
Von *o. Prof. H. Kayser*, Darmstadt („Beton u. Eisen", Berlin, Nr. 10 vom 20. 5. 28).

Eine neue Brücke am Oberrhein
Von *Dr. Ing. Cassione* („Deutsches Bauwesen", Berlin, Nr. 5, Mai 1928).

Floßgassen oder Doppelschleusen am Untermain
(„Dresdener Neueste Nachrichten", Dresden, vom 19. 5. 28.)

Abdichtung von Bauwerken
Von Dipl. Ing. *Franz Greger* („Die Reichsbahn", Berlin, Nr. 19/20 vom 16. 5. 28).

Der Umbau der Vorderarche in Rathenow
Von Regierungsbaurat *C. Schäfer* („Die Bautechnik", Berlin, Nr. 19, 1928).

Bezugsquellen-Nachwei

Ein Branchenregister von Lieferfirmen und Unternehmungen für Hafen-, Kanal- und Schiffbau, We Wasserbau und Binnenschiffahrt einschließlich Gütertransport und Eilfrachtverkehr

A ANKERKETTEN

Vereinigte Stahlwerke Aktiengesellschaft

Dortmunder Union-Hoerder Verein

Abteilung Kettenfabrik Carl Schlieper, Dortmund

B BINNENHÄFEN

Tilsit

Östlichster Binnenhafen Deutschlands

Vermittelt den Verkehr zwischen dem Deutschen Reiche und dem Osten Neuzeitlich angelegte Kaianlagen mit Reichs- u. Kleinbahnanschlüssen Zweckmäßige Umschlageinrichtungen. Industriegelände am Hafen und Güterbahnhof reichlich vorhanden. Knotenpunkt von 6 großen Reichsbahnstrecken. Anfragen an Magistrat - Hafenbetrieb -

E ENTWÜRFE

Ingenieur-Büro Havestadt Contag G. m. b. H.

Gegründet 1882 Berlin-Wilmersdorf Berliner Str. 157

bearbeitet Kanal- u. Hafenbauprojekte technisch und wirtschaftl. auf Grund 40jähriger Erfahrung im Bau u. Betrieb

G GUMMISCHLÄUCHE



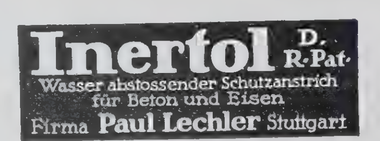
Gummischläuche

Spiralschläuche, Hanfschläuche

Julius Roller & Co.

Hamburg 11, Admiralitätstr. 72

K KANALBAU



L LACKE U. FARBEN

Beck, Koller & Co.

Berlin SO 16

Lacke, Farben, Pinsel für den Schiffsbedarf

LATERNEN



Ahlemann & Schlat

Schiffslampen- und Laternenfabr

Hemelingen bei Breme

Gegr. 1868 Preislisten auf Anforde



J. H. Peters & Be

Hamburg 9, Gegründet 1881

Spezialfabrik für Schiffslaternen

Lieferanten der Normallaternen für die Se warte, der Positionslaternen u. a., der Ozea dampfer Imperator, Vaterland, CapPolon

M MOTOREN

Hanseatische Motoren-Ge m. b. H.

Bergedorf-Hamburg

Rohölmotoren, Motorladewinden Wendegetriebe

Junkers-Motorenbau

G. m. b. H., Dessau

Kompressorlose Doppelkolben-Dieselmotoren

ohne Ventile, ohne Zylinderkopf, in Leistungen von 8-600 PS

Gebrüder Sulzer A.-G

Ludwigshafen a. Rh.

Kompressorlose **Zweitakt-** Dieselmaschin

von 20 PS aufwärts bis 160 PS in Verbindung mit bewährten Wendegetrieben

Größere Leistungen umsteuerbar

S SCHIENENBEFESTIGUNG AUF BETON, MAUERWE UND NATURSTEIN

Deutsche Asbestonwerke

Köln, Karolingerring 31

Verlangen Sie kostenfrei Prospekt Nr. 72

Die Mitglieder des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt werden gebeten, bei Bedarf sich obenstehender Firmen zu bedienen.

928 Nr. 15-16 Augustheft

Zeitschrift für Binnenschiffahrt

Herausgeber: Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt e. V. Berlin NW 40 Herwarthstr. 3a
Fernsprech-Anschluss: Amt Hansa Nr. 2744, Nr. 2745 und Nr. 2755 • Telegramm-Adresse: Binnenfahrt, Berlin

60. JAHRGANG DER MITTEILUNGEN DES ZENTRALVEREINS

Vorstand: Generaldirektor Dr. h. c. Ott, Köln / Geh. Baurat Prof. Dr. ing. h. c. de Thierry, Berlin
Hauptgeschäftsführer: Syndikus E. Schreiber, Berlin NW 40, Herwarthstr. 3a

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" erscheint zweimal monatl. u. ist Organ nachstehender Vereinigungen

Brandenburgischer Oder-Verein, Frankfurt a. O. / Bremer Kanal-Verein, Bremen / Deutsch-Oesterreich-Ungarisch-Schweizerischer Verband für Binnenschiffahrt / Elbe-Ostsee-Kanal A.-G. Wismar Hamburger Verein für Flußschiffahrt / Hansa-Kanal-Verein, Bremen / Intern. Vereinigung z. Förderung des Rheines bis zum Bodensee / Kanalverein Berlin-Leipzig / Küstenkanal-Verein Oldenburg Nordschweiz. Verband f. Schiffahrt Rhein-Bodensee / Pommerscher Binnenschiffahrtsverein / Schlesischer Oderverein / Südostpreuß Kanalverein e. V. / Südwestdeutscher Kanalverein f. Rhein-Donau Neckar / Verband für Kanalisierung der Mosel u. Saar / Verband zur Wahrung der märk. Schiffahrtsinteressen e. V. / Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr e. V. / Werra-Kanalverein zur Verbindung der Weser mit Main und Donau / Weser-Bund e. V.



Die in der Z. f. B. zur Veröffentlichung gelangenden Aufsätze gehen in das Eigentum des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V. über. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Herausgeber keine Verantwortung. Beantwortung von Anfragen und Rücksendung von Manuskripten erfolgt nur, wenn Rückporto beigefügt ist. Nachdruck einzelner Artikel ist nur mit Erlaubnis der Schriftleitung und unter Quellenangabe gestattet. **Bezugspreis** monatlich 2 Mark, nach dem Ausland monatlich 3 Mark. Einzelhefte kosten 1,25 M. **Anzeigen.** Die 4 gespalt. Millimeterzeile 20 Pfg. Bei Wiederholungen Rabatt laut Tarif. Etwaiger Erscheinungsausfall infolge höherer Gewalt oder Streiks berechtigt nicht zur Rückforderung des Bezugsgelder

Schriftleitung:



Berlin NW 40, Herwarthstraße Nr. 3a
Fernruf Hansa Nr. 2744-45-55, Tel.-Adr.: Binnenfahrt

Verlag:
Mammut-Verlag G. m. b. H.
Berlin S 14, Wallstr. 56, Fernruf F. 7 Jannowitz Nr. 4570

Deutscher Binnenschiffahrtstag 1928

59. o. Hauptversammlung des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V.

Berlin NW 40, im August 1928
Herwarthstraße 3a
Fernsprecher: Hansa 2744, 2745, 2755.

Der Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt e. V., gibt sich die Ehre, zu den Veranstaltungen seiner am Freitag, den 31. August 1928, in Königsberg i. Pr. stattfindenden

59. ordentl. Hauptversammlung

geziemend einzuladen.

Der Vorstand:

Der 1. Vorsitzende	Der 1. stellvertr. Vorsitzende	Der Hauptgeschäftsführer
Dr. h. c. Ott	Dr. Ing. h. c. de Thierry	Schreiber
Generaldirektor	Geheimer Baurat	Syndikus

59. ordentl. Hauptversammlung des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e.V

31. August bis 2. September 1928 in Königsberg i. Pr.

Tagesordnung

Freitag, den 31. August 1928

59. ordentl. Hauptversammlung des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt im Gesellschaftshaus im Königsberger Tiergarten.

9,00 Uhr Geschäftlicher Teil

Nur für Mitglieder des Zentral-Vereins

10,00 Uhr Hauptteil

1. Eröffnung durch den 1. Vorsitzenden, Herrn Generaldirektor Dr. h. c. Franz Ott, Köln.
2. Ansprachen
3. „Der Stand der Bauarbeiten in der Reichswasserstraßenverwaltung", Vortrag des Herrn Ministerialdirektor Dr. Ing. h. c. Gährs, Berlin.
4. „Die Bedeutung der ostpreußischen Binnenschiffahrt, insbesondere für die Holzwirtschaft". Vortrag des Herrn Syndikus Dr. Bock, Königsberg.

13,30 Uhr Gemeinsames Mittagessen mit Damen im Gesellschaftshaus im Königsberger Tiergarten.

16,00 Uhr Hafenrundfahrt (Abfahrt von der Grünen Brücke, an der Börse).

20,30 Uhr Begrüßungsabend in der Stadthalle, gegeben von der Stadtverwaltung Königsberg. Vortrag des Herrn Oberbürgermeisters Dr. Lohmeyer, Königsberg i. Pr. über „Ostpreußen einst und jetzt". (Kaltes Büfett). Damen herzlichst willkommen.

Sonnabend, den 1. September 1928

Gemeinsamer Ausflug nach Rossitte auf der Kurischen Nehrung.

Besichtigung der höchsten Wanderdünen der We der Vogelwarte und der Segelfliegerschu

Hinfahrt:

Ab Cranzer-Bahnhof mit Sonderzug . 8,00 U
An Cranzbeek . . . . 8,45 U
Ab Cranzbeek mit Dampfer . . . . 9,15 U
An Rossitten . . . . 11,30 U

Rückfahrt:

Ab Rossitten . . . . 18,30 U
An Cranzbeek . . . . 21,00 U
Ab Cranzbeek . . . . 21,30 U
An Cranzer-Bahnhof . . . . 22,15 U

In Rossitten gemeinsames Mittagesse

*

Sonntag, den 2. September 1928

Gemeinsamer Ausflug n. Marienbur

Abfahrt: Königsberg i. Pr., Ostbahnhof . 9.00 U
Ankunft: Marienburg . . . . . . , 10,52 U

Begrüßung durch den Herrn Ersten Bürgermeist von Marienburg. — Besichtigung der Marienbu mit einleitendem Vortrag. Gemeins. Mittagesse

* * *

Anmeldung umgehend an Herrn Bruno Dumont Voitel, Königsberg-Pr., Lizentgrabenstr. 14, erbet

*

Rechtzeitige Zimmerbestellung ist dringend erforderlich.

Die Kurische Nehrung

Wer blöden Aug's vorüberzieht,
Der sieht hier nichts als Sand.
Doch in wess' Herz die Schönheit glüht,
Dem dünkt's ein Wunderland.

Sand . . . Sand . . . rieselnder weißer Sand ist es, aus dem der Sturm die Schönheiten der Nehrung formt, aus dem er die Dünen baut, die ostwärts wandern, bis sie langsam im Haff ertrinken. Sand ist es, der, von Wind und Strömung zusammengetrieben, hier zwischen dem Samland und dem Memelgebiet diese schmale Scheide zwischen Haff und Ostsee errichtete. Einhundert Kilometer lang ist diese Sandbarriere zwischen den Wassern; einige mühsam gepflanzte Forsten kleiner Kiefern geben breitschaufligen Elchen Aufenthalt. Hier ist ein Stück Urnatur bestehen geblieben, wie es in gleicher Art sonst nirgends auf der Erde zu finden ist.

*

Zwei Wege führen auf die Nehrung. Man kann sich auf einen der schmucken Haffdampfer setzen und weiter und immer weiter an den weißen Haffdünenketten der Nehrung vorbei bis Rossitten, Nidden oder Schwarzort fahren; auch verbindet diese Haffdampferlinie Sandkrug und Memel mit Cranzbeek. So genußreich eine solche Fahrt auch ist — für den, der auch die intimsten Reize der Kuren-Nehrung kennen lernen will, empfiehlt es sich, eine Strecke wenigstenens — vielleicht zwischen Cranz und Rossitten — mit einem Fuhrwerk zurückzulegen. Die Poststraße führt über die ganze Nehrung. Wer weiter als bis Pillkoppen das Land der Dünen und Elche besuchen will, bedarf eines Bädervisums, das ihn zum Betreten der nach dem Versailler Diktat memelländischen Bäder: Nidden, Schwarzort und Sandkrug berechtigt. Wie es bisher üblich war, wird dieses Visum für die Dampferreisenden gegen eine geringe Gebühr auf dem Dampfer ausgestellt; sonst sind diese Visa von dem Litauischen Konsulat zu erhalten (Königsberg Pr., Hintertragheim 20a).

*

In Cranz besteigt man ein einfaches Gefährt, das, von den kleinen leichten Nehrungspferden gezogen, bald auf der Straße nach Sarkau rollt. Bis Sarkau rattert man auf einer regelrecht chaussierten Straße.

Sarkau ist nicht im eigentlichen Sinne ein Nehrungsdorf, es ist schon in mancherlei Dingen von der Badekultur des nahen Seebades Cranz berührt worden.

Von Sarkau eigentlich erst beginnt die Nehrung, wie sie wirklich ist. Die Chaussierung der Poststraße hört urplötzlich auf. Die Sarkauer Forst lichtet sich mehr und mehr und zu beiden Seiten werden Dünenketten sichtbar. Auf der Haffseite erreichen sie schnell Höhen von einem halben hundert Meter, während die gegenüberliegenden Seedünen selten höher als zehn bis fünfzehn Meter über dem Seespiegel sind.

Schon vor mehr als 500 Jahren gab es hier viele Siedlungen, die aber, soweit sie im Zuge der Wanderdünen lagen, langsam von den weißen Sandbergen überschüttet wurden. Ganz langsam ging dieses vor sich. Die Dünen wandern in jedem Jahre um etwa fünf Meter haffwärts; sie erreichten nacheinander die Häuser eines Dorfes, die dann von den Bewohnern mit allem Hab und Gut verlassen werden mußten. An einer anderen Stelle entstanden dann neue Siedlungen. So ist der „Pestfriedhof" bei Nidden wahrscheinlich nichts anderes als der Friedhof des alten Dorfes Nidden. Insgesamt sind von den Wanderdünen sieben Dörfer auf der Kurischen Nehrung verschüttet worden, von denen jetzt nach dem Weiterwandern des „weißen Todes" nur noch zerfallene Ueberreste der Baulichkeiten künden. Um die Jahrhundertwende ging man an eine planvolle Festlegung dieser Wanderdünen an den Stellen, an denen sie menschliche Siedlungen bedrohten. Besonders verdient um diese Festlegung der Dünen hat sich der Forstmeister Epha gemacht, dem zu Ehren die „Ephashöhe" bei Pillkoppen benannt ist. Heute sind diese Festlegungsarbeiten an der Seeküste bereits in der ganzen Länge der Nehrung durchgeführt worden. Strandhafer und Strandroggen und Forsten aus Krüppelkiefern schützen die Seedünen vor der Macht der Seewinde. Auch die Anlegung der Poststraße war erst möglich nach dieser Befestigung des wandernden Sandes, der nur an wenigen Stellen die Straße mit einer dünnen Schicht bedeckt. Vorher fuhren die Fischer mit ihren ungeferderten, breiträdrigen Wagen am Haff- und Seestrand entlang.

Noch eine Gefahr birgt die Nehrung. Wenn es auch übertrieben ist, was man von Tieren und Menschen erzählt, die im Triebsand versunken sein sollen, so ist es doch immerhin nicht ungefährlich, sich auf diese leicht erkennbaren Stellen zu begeben. Dieser Triebsand kommt im übrigen auch am Haffufer selbst vor.

Nach einer völlig pflanzenlosen Strecke beginnt kurz vor dem Dorfe Kunzen ein Nehrungswald, der Rossitten umsäumt. Rossitten ist von allen Nehrungsdörfern vielleicht das bekannteste. Hier wirkt der berühmte Vogelzugforscher Prof. Thienemann. Zur Zeit der großen Vogelzüge wohnt er in seinem „Ulmenhorst", in dessen Nähe er die mit Netzen

gefangenen Vögel „beringt". Der „Ulmenhorst" — er liegt für den Nehrungswanderer bereits vor Rossitten — ist ein einfaches Blockhaus. Die berühmte Vogelsammlung des Prof. Thienemann befindet sich in Rossitten in einem Gebäude, das dem hübschen kleinen Dorfkirchlein benachbart liegt. Diese Sammlung besteht schon länger als ein Vierteljahrhundert; sie gibt einen Ueberblick über die auf der Nehrung beobachteten Vogelarten sowie über ihre Zugstrecken, die an Hand einiger Karten sehr aufschlußreich dargestellt sind. Man ersieht aus ihnen, daß Nehrungsvögel in Afrika und in Mexiko gefunden worden sind. Sehr interessant sind die Züchtungsversuche, die Prof. Thienemann an Raubvögeln vornimmt. Seine gezähmten Falken sind auf die Jagd nach Art der mittelalterlichen Falkenbeizen dressiert. An Seeadlern und Nachtraubvögeln sind dem Gelehrten ebenfalls für die tierpsychologischen Forschungen sehr wichtige Zuchterfolge geglückt.

Die großen Vogelzüge werden von den Nehrungsbewohnern zum Krähenfang benützt. Die Bezeichnung „Krajebieter" für die Krähenfänger ist auf die Art zurückzuführen, wie sie den gefangenen Krähen den Garaus machen: sie beißen mit den Zähnen die Genickwirbel der Krähe durch. Sehr eigenartig ist auch die Fangmethode der „Krajebieter". Sie fesseln auf einen Sitzholz einen Uhu; dann bauen sie in seiner Nähe an langen Stangen große Netze auf, die sie von einer aus Reisigen und Tannen errichteten kleinen Hütte zum Umlegen bringen können. Die Krähen als erbitterte Feinde des Uhus stürzen sich sofort auf ihn, um ihm etwas am Zeuge zu flicken. Wenn sie sich zu diesem löblichen Werke recht zahlreich um die Uhustange versammelt haben, zieht der „Krajebieter" in seiner Hütte an den Schnüren, die die Netze auf den Krähenkonvent fallen lassen. Jetzt ist es dem „Krajebieter" ein Leichtes, die Vögel zu greifen und sie für die hervorragende Krähensuppe in das bessere Jenseits allen eßbaren Getiers zu befördern.

Hinter den Seedünen bei Rossitten haben die Möwen eine riesige Kolonie gebildet. Pfeilgeschwind gleiten sie über See und Haff, leicht und elegant wiegen sie sich auf ihren schmalen Schwingen im Aufwinde der Dünen.

Hier, wo die Möwen der Nehrung ihre Heimat haben, hier haben auch die Menschen versucht, es diesen eleganten Seglern der Lüfte gleich zu tun. Große Segelflugwettbewerbe — 1923 . . . 1924 . . . 1925 . . . 1927 — haben sich die Haff- und Seedünen als ein vorzügliches Gelände zum Segelfliegen erwiesen. Hier hat der ostpreußische Lehrer Ferdinand Schulz einen Segelflugrekord nach dem andern an Deutschland gebracht. Im Frühjahr 1927 gelang es ihm, eine Welthöchstleistung im Dauerfluge mit mehr als 14 Stunden Flugdauer aufzustellen, wobei er zu Zeiten in über 400 m Höhe über den Haffdünen zwischen Rossitten und Nidden pendelte. Während desselben Wettbewerbes segelte er auch an den nur zehn bis fünfzehn Meter hohen Seedünen der Nehrung entlang, wobei er durch einen 62 km langen Flug von Rossitten bis Memel einen Weltrekord im Strecken-Segelflug aufstellen konnte. Nach den Erfahrungen, die man auf diesen Segelflugwettbewerben gesammelt hat, ist am Fuße des Predin eine Segelfliegerschule errichtet worden. In einem Wohn- und Verwaltungshaus wohnen die Segelflieger, deren Maschinen in zwei großen modernen Flugzeughallen untergebracht sind. Um Neubauten von Flugzeugmaschinen und auch Reparaturen nach den nicht vollständig vermeidbaren Brüchen im Schulbetrieb vornehmen zu können, sind in einem Sondergebäude Werkstätten und Maschinen vorhanden. Wenn der Wind in genügender Stärke von der See oder vom Haff weht, kann man nach einer Besichtigung der Anlagen und Baulichkeiten, die manches Interessante für den Besucher bergen, auch Segelflüge über den Dünenkuppen am Haffe oder an der See beobachten.

Bevor man Rossitten verläßt, ist eine Besteigung des Schwarzen Berges und des Predin-Berges sehr zu empfehlen. Auch ein Besuch von „Müllershöh" ist sehr lohnend. Einen sehr hübschen Anblick gewähren auch die Kurischen Kähne im Rossitter Hafen.

*

Nidden! . . . . Man kann die Fußwanderung oder die Wagenfahrt entlang der Nehrung fortsetzen, um von Rossitten nach Nidden zu kommen. Dann hat man Gelegenheit, das in einer Senke des Haffdünenzuges und auf einem Nehrungshaken liegende Dörflein Pillkoppen kennenzulernen. Von der Ephashöhe, die sich 61 m hoch am Rande dieses Dörfleins erhebt, nimmt sich Pillkoppen wie eine aus einer Spielzeugschachtel aufgebaute Puppensiedlung aus.

Die andere Möglichkeit, den Streifzug durch die Ortschaften der Nehrung fortzusetzen, liegt in der Dampferfahrt von Rossitten.

Von Nidden aus ist es ein besonderer Genuß eine Fahrt ins Elchrevier zu unternehmen, durch das die Straße Nidden-Preil führt. Man vergißt in seinem ganzen Leben nie diesen Anblick aus dem urwaldartigen, moorigen Mittelwald schiebt sich langsam ein zottiges Haupt auf die Straße, ein mächtiges Schaufelgeweih sitzt auf dem plumpdicken Kopfe, mit steifen Läufen überquert gravitätisch der Elch die Straße. Im Elch verkörpert sich die Kraft der Urnatur.

Auf dem „Urbo Kalnus", was zu deutsch etwa „angegrabenen Berg" bedeutet, weil hier viele Dachse hausen, steht der Niddener Leuchtturm, von dem man einen herrlichen Rundblick hat. Von jenseits des Haffes grüßen die Häuser und die Wälder der Niederung. Wie Schwäne ziehen auf

der blauen Flut des Haffes die Fischerboote und die Yachten. Dampfer lassen ihre Rauchfahnen im Haffwind verwehen. Entlang der Nehrung schweift der Blick über die Dünenketten und die grünen Forsten, um sich endlich an der Unendlichkeit des Meeres zu erlaben.

Schönen alten Kiefernhochwald findet man in dem Teil des Forstes, der von den Eingeborenen als „Plantage" bezeichnet wird. Zu Füßen der Kirche liegt ein stimmungsvoller Nehrungsfriedhof, in dessen Nähe man den Schlangenberg erklettern kann. Das „Tal des Schweigens" ist eine Stätte lautloser Welteinsamkeit inmitten weißleuchtender, glutender Wanderdünen.

*

Man glaubt ihn noch zu spüren, den herrlich-herben Harzduft des alten Kiefernhochwaldes, der Schwarzort zu einem Luftkurort gemacht hat. Zahlreiche Wegweiser an gepflegten, sauberen Wegen führen vom Dorfe zu diesem Wald. Das Kirchdorf Schwarzort ist auf dem Wege, ein ruhig vornehmer Badeort zu werden. Man findet hier ein Damen-, ein Herren- und ein Familienbad an der See, ein Warmbad mit medizinischen Bädern; auch kann man hier dem Tennis und einigen anderen Landspielen auf den Sportplätzen huldigen.

Neben dem Kiefernhochwald gibt es die sogenannte „Girken-Linde", unter deren mächtigen Zweigen in alten Zeiten der „Thing", die Beratungen und Gerichtssitzungen, abgehalten wurden. Der Reiherberg, der Evaberg (blonde Eva) und Schlickmanns Höh bieten alle ein anderes Panorama. Mehr als 50 m hoch ist der Blocksberg, von dem man einen besonders schönen Rundblick hat.

*

Als Abschluß der Nehrungsfahrt kann man über Sandkrug, von dem eine Dampffähre zum gegenüberliegenden Memel führt, nach dem kleinen aufblühenden Seebad Süderspitze gelangen. In zehn Minuten Fußmarsch ist von hier das Ende der Nehrung zu erreichen, von dem eine weit ins Meer sich streckende Steinmole das Memeler Tief begrenzt. Damit ist das Ende einer Nehrungsreise erreicht, in deren Anschluß man Memel besuchen kann.

*

Die Kurische Nehrung ist ein eigenartiges Land. Man kann dieses Land des Sandes, des Wassers und der Sonne nicht in seinem Erleben schildern — man kann es nur lieben, wenn man es einmal wahrhaft in seiner herrlichen Schönheit und Eigenart kennengelernt hat. Und man muß es kennen lernen, wenn man nicht etwas Lebenswertvolles, etwas Einzigartiges unbeachtet und unerkannt lassen will . . . . Dieses Land zwischen dem Kuren-Haff und der Ostsee: die Kurische Nehrung.

Die nächste Nummer der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" erscheint am 31. August 1928 aus Anlaß der Königsberger Tagung des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V. als besonders reichhaltig ausgestattete Fest-Nummer.

Aus dem Inhalt des Allgemeinen Teils:

*

„Geleitwort zum Deutschen Binnenschiffahrtstag 1928"
Von Oberbürgermeister Dr. Dr. h. c. Lohmeyer, Königsberg i. Pr.

*

„Der weitere Ausbau der ostpreußischen Wasserstraßen"
Von Geh. Baurat M. Contag, Berlin

*

„Binnenschiffahrt und Reichsparlament"
Von Professor Dr. O. Th. L. Zschucke, Berlin

*

„Der Grenzvertrag mit Frankreich"
Von Oberbaurat i. R. Cassinone, Karlsruhe

*

„Die polnischen Wasserstraßenpläne"
Von Dr. H. Steinert, Danzig-Langfuhr

*

„Die belgisch-holländischen Wasserstraßen-Gegensätze und die geplante Schelde-Internationalisierung"
Von Professor Dr. R. Hennig, Düsseldorf

*

„Der Ausbau der amerikanischen Wasserstraßen"
Von Geh. Baurat Prof. Dr. Ing. h. c. de Thierry, Berlin

*

„Neuartige Ausführung einer Klappkübel-Verladeanlage"

*

„Zum Abbruch der Münsterwalder Weichselbrücke

Die Königsberger Binnenschiffahrt 1927

Die Handelskammer zu Königsberg hat soeben eine Statistik über den Königsberger Binnenschiffsverkehr im Jahre 1927 veröffentlicht, aus der sich ergibt, daß der Güterverkehr Königsbergs auf dem Binnenwasserwege im Jahre 1927 gegenüber dem Vorjahre erhebliche Fortschritte aufzuweisen hat. Das gilt in der Hauptsache für den Verkehr Königsbergs mit dem Pregel-Memel-Gebiet, wogegen der Verkehr mit dem Frischen Haff keine wesentlichen Aenderungen aufzuweisen hat. Der Verkehr gestaltete sich folgendermaßen:

Verkehr mit dem Pregel-Memel-Gebiet.

Ankunft in Königsberg:

	Schiffszahl	Tragfähigkeit t	Ladung t
1927	2656	326 080	184 863
1926	2881	290 696	152 344

Abgang von Königsberg:

	Schiffszahl	Tragfähigkeit t	Ladung t
1927	2679	308 552	134 819
1926	3353	342 249	128 708

Hiernach hat also namentlich die stromab auf dem Pregel nach Königsberg gekommene Gütermenge erheblich zugenommen. Der Anteil der Schiffe mit eigener Triebkraft an diesem Verkehr hat sich in beiden Jahren sehr wenig geändert. Angekommen sind 1927 nach Königsberg 603 Güterschiffe mit eigener Triebkraft gegenüber 633 im Vorjahre. Abgegangen sind 1927 nur 609 gegen 876 im Vorjahre. Die auf diesen Schiffen beförderte Gütermenge hat gegenüber dem Vorjahre etwas zugenommen. Personen- und Schleppdampfer sind bei dieser Statistik nicht mitgerechnet. Vom Memel-Pregel-Gebiet kamen 1927 hauptsächlich Holz, Zellulose, Erde, Kies usw., Steine, Papier, Pappe usw., Kartoffeln u. a. Die angekommenen Holzmengen betrugen im letzten Jahre 58 000 t gegenüber nur 40 000 t im Vorjahre. Die angekommene Menge von Zellulose betrug im letzten Jahre 31 600 t gegenüber 26 600 im Vorjahre. Auch die Ankunft von Erde, Kies usw. hat sich mit 49 600 t erheblich vergrößert, wogegen die Ankunft von Getreide und Kartoffeln sich vermindert hat. Zurückgegangen ist auch die Ankunft von Papier, Pappe usw., die 1926: 16 900 und 1927 nur 10 100 t betragen hat.

Der Verkehr mit dem Frischen Haff hat sich folgendermaßen gestaltet:

Ankunft vom Haff:

	Schiffszahl	Tragfähigkeit t	Ladung t
1927	2471	350 523	218 626
1926	2526	327 184	225 883

Abgang nach dem Frischen Haff:

	Schiffszahl	Tragfähigkeit t	Ladung t
1927	2413	341 246	36 131
1926	2283	300 828	24 010

Die vom Frischen Haff gekommene Gütermenge hat sich hiernach vermindert, wogegen die dorthin abgegangene Gütermenge nicht unwesentlich zuge nommen hat. Es gehen aber immer noch die meiste Schiffe nach dem Frischen Haff ohne Ladung au Es handelt sich dabei um die Segelfahrzeuge un Schleppkähne, die vom Frischen Haff Ziegelstein und Kies nach Königsberg bringen. Bei der An kunft vom Frischen Haff spielen Kies und Ziegel steine die Hauptrolle. Die von dort eingebracht Menge an Kies, Erde, Sand usw. betrug im letzte Jahre 101 900 t gegenüber 104 828 im Vorjahre, wäh rend die Ziegelmenge infolge der Belebung der Bau tätigkeit von 63 000 auf 83 900 t gestiegen ist. Wei ter kamen vom Haff nach Königsberg noch 22 700 Holz aller Art gegenüber 31 100 im Vorjahre, 4300 Getreide gegenüber 13 200 im Vorjahre, 6700 t Koh len, hauptsächlich vom Freistaat Danzig, gegenübe 2100 im Vorjahre, 3900 t Zucker gegenüber 5700 i Vorjahre, 2600 t Erdölerzeugnisse gegenüber 310 im Vorjahre usw.

Beim Ausgangsverkehr nach dem Haff wurde hauptsächlich Getreide, Kohlen, Kalk und Mühlener zeugnisse befördert. Der Abgang von Getreide nac dem Haff betrug 1927: 9000 t gegenüber 3400 i Vorjahre. Ferner wurden haffwärts versandt 9900 Kohlen gegenüber 4700 im Vorjahre, 1800 t Kalk steine gegenüber 340 im Vorjahre, 1500 t Mühlener zeugnisse gegen 1200 im Vorjahre.

Ganz erstaunlich gering ist der Holzfloß verkehr. Dabei ist es bemerkenswert, daß vo Haff und hauptsächlich aus den Waldungen a Nordufer des Haffs erheblich mehr Holz kommt al vom Pregel-Memel-Gebiet. Der früher so blühend Holzfloßverkehr vom Gebiet des Memelstroms ha vollständig aufgehört. Vom Pregel-Memel-Gebie kamen 1927 nur 1831 t Floßholz gegenüber 1586 t i 1926. Vom Frischen Haff kamen nach Königsber dagegen 12 622 t Floßholz gegen 85 545 im Vorjahre

Der Verkehr mit dem litauischen Ge biet ist außerordentlich klein, derjenige mit de Memel-Gebiet und Danzig dagegen lebhafter. Eine Begriff hiervon erhält man durch die Verteilung de in Königsberg ein- und ausgelaufenen Schiffe au die einzelnen Flaggen. Von den 10 219 Schiffen, di im ganzen Jahr 1927 ein- und ausgegangen sind führten 202 die Danziger Flagge, 61 stammten au dem Memel-Gebiet, 52 waren litauisch und 18 führ ten die polnische Flagge. Bei den Danziger Schiffe handelte es sich zum großen Teil um Tourdampfer die zwischen Danzig und Königsberg verkehren.

Wie gering der Binnenschiffsverkehr zwische Ostpreußen und Litauen ist, ergibt die Statisti über den Grenzverkehr bei Trappönen. Es kame danach von Litauen und dem Memel-Gebiet nu 7 Schiffe mit 606 t Ladung herein, während nac Litauen und dem Memel-Gebiet ausliefen 35 Schiff

it 6887 t Ladung. An Flößen kamen aus dem linischen Zollgebiet nur 6 Stück mit 949 t Holz nach eutschland.

Zum Vergleich mit der Vorkriegszeit seien jetzt ich die Zahlen des Verkehrs an der Labiauer rücke zusammengestellt. Der Verkehr an der Lauer Brücke umfaßt sowohl den Verkehr mit dem ›tpreußischen Teil des Memelstrom-Gebietes, wie ich den mit dem heutigen litauischen Zollgebiet. ieser Verkehr macht den Hauptteil der Königsrger Binnenschiffahrt aus. Königsbergs Verkehr it dem Frischen Haff ist heute immerhin schon ieder reichlich halb so groß wie vor dem Kriege, ogegen der mit dem Pregel-Memel-Gebiet noch icht die Hälfte ausmacht. Das beruht hauptsächch auf dem fehlenden Verkehr mit Litauen. Den esten Maßstab dafür bietet der Verkehr an der abiauer Brücke, den die folgende Tabelle zeigt:

	Schiffszahl	Tragfähigkeit t	Ladung t
Stromab von der Deime:			
927	2957	295 813	201 066
913	5787	626 349	175 353
Stromauf nach der Deime:			
927	3126	297 719	119 620
913	5476	609 038	398 149

Der Verkehr vom Pregel aus nach dem Memel-Gebiet ist hiernach heute schon größer als vor dem Kriege, wogegen der Verkehr vom Memel-Gebiet nach dem Pregel nicht viel mehr als ein Viertel ler Vorkriegsmenge ausmacht. Das beruht hauptsächlich darauf, daß die großen Transporte von Zellstoffholz vom Memelgebiet nach Königsberg heute fehlen. Im Jahre 1913 kamen 225 000 t Zellstoffholz und 215 000 t Bau- und Nutzholz von dem Memelgebiet bei Labiau durch, während es im Jahre 1927 nur 4500 t Zellstoffholz und 25 500 t Bau- und Nutzholz waren. Auch der Transport von Zellulose hat sich heute erheblich vermindert, weil die Zellstoffabriken in Ragnit und Tilsit ihre Erzeugnisse heute mehr als früher über den Memeler Hafen transportieren. Daher kamen 1927 in Labiau nur 28 200 t Zellulose durch gegenüber 46 500 t im Jahre 1913.

Schließlich sei noch kurz erwähnt, daß auch der Binnenschiffsverkehr in Pillau sich gegenüber der Vorkriegszeit sehr stark vermindert hat. Angekommen sind in Pillau im Jahre 1927 nur 492 Schiffe mit 7780 t Ladung gegenüber 1135 Schiffen mit 11 832 t Ladung im Jahre 1913. Abgegangen sind von Pillau im letzten Jahre nur 486 Schiffe mit 28 552 t Ladung gegenüber 60 653 t in 1913. Der Rückgang bei der Ankunft entfällt hauptsächlich auf Ziegelsteine, beim Abgangsverkehr dagegen auf Kohlen.

So zeigt also die heutige Statistik, wie der Königsberger Binnenschiffsverkehr noch immer unter den Folgen der Gebietsveränderungen im Osten zu leiden hat. Namentlich hat die Sperrung des Memelstromes für den Transitverkehr von Polen und Rußland hierbei ausschlaggebende Bedeutung.

Dr. Steinert.

Hans Detlef Krey †

Am 15. Juli 1928 verschied in Berlin der Leiter der Versuchsanstalt für Wasserbau und Schiffbau zu Berlin, Herr Oberregierungs- und Baurat Prof Dr. Ing. e. h. Hans Detlef Krey in seinem 62. Lebensjahr.



Mit Krey verliert der deutsche Wasserbau einen seiner befähigsten Köpfe. An den größten wasserwirtschaftlichen Aufgaben, so schreibt Soldan im „Zentralblatt der Bauverwaltung", hat Krey mitgewirkt und sie mehr gefördert, als in der Oeffentlichkeit bekannt geworden ist. Unter seiner Leitung sind Versuche über die günstigsten Querschnitte der Schiffahrtkanäle ausgeführt worden, durch die manche bisher allgemein verbreitete verkehrte Ansicht beseitigt worden is. Im Schleusenbau hat er nachgewiesen, daß Umlaufkanäle für den Schleusungsvorgang gespart werden können, ohne die ruhige Lage der Schiffe zu beeinträchtigen. Bekannt sind die Verdienste Kreys um die Entwicklung der Flußbaumodellversuche, wie überhaupt um das wasser- und schiffbauliche Modellversuchswesen. In den letzten Jahren war es die Erforschung des Erddrucks und Erdwiderstandes, die dem Verstorbenen besonders am Herzen lag. Die Ergebnisse seiner umfangreichen Untersuchungen sind niedergelegt in dem bereits in dritter Auflage vorliegenden Werk über Erddruck, Erdwiderstand und Tragfähigkeit des Baugrundes.

Mannigfache Ehrungen sind Krey in Anerkennung seiner hohen Verdienste zuteil geworden: Die Technische Hochschule Dresden ernannte ihn im Jahre 1920 zum Ehrendoktor, die Technische Hochschule Berlin 1927 zum Honorarprofessor, die Akademie des Bauwesens verlieh ihm 1926 die Goldene Medaille und ernannte ihn 1928 zu ihrem Mitglied.

Dem Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt e. V. gehörte Professor Krey seit dem Jahre 1911 an, seit dem Jahre 1921 als Mitglied des Großen Ausschusses. Die deutsche Binnenschiffahrt, der sein Lebenswerk galt, wird dem Verstorbenen ein dankbares Gedenken über das Grab hinaus bewahren.

Die deutsche Binnenschiffahrt im Jahre 1927

Die vom Statistischen Reichsamt herausgegebene Zeitschrift „Wirtschaft und Statistik“ bringt in ihrer ersten Juni-Nummer einen Ueberblick über den Gesamtverkehr auf den deutschen Binnenwasserstraßen und den Verkehr der wichtigsten Häfen im Jahre 1927.

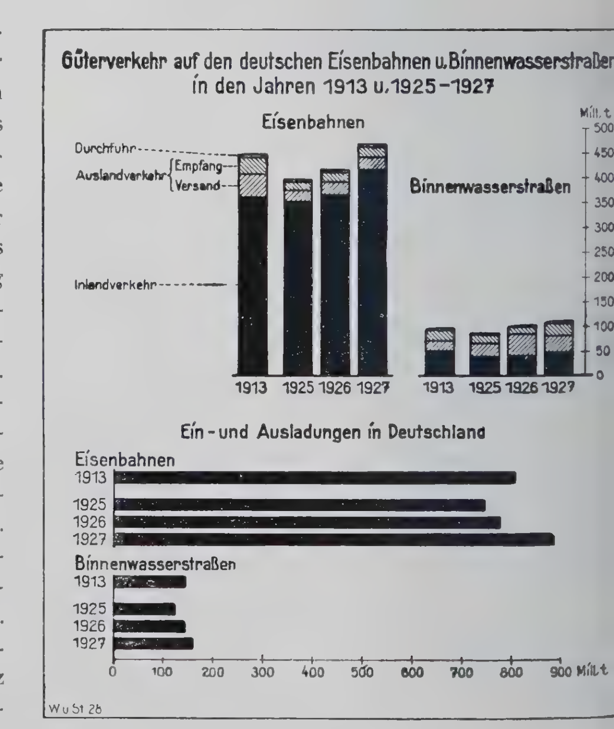
Die Güterbeförderung auf den deutschen Binnenwasserstraßen ist von 102,3 Mill. t im Jahre 1926 auf 111,1 Mill. t im Jahre 1927 oder um 8,6 vH gestiegen. Diese Zunahme ist überwiegend auf die Belebung im Inlandverkehr zurückzuführen. Der im ganzen den Inlandverkehr überwiegende Auslandverkehr hat sich nur wenig erhöht. Zwar ist der Empfang aus dem Ausland stark über seinen Umfang in den Vorjahren hinausgewachsen; dafür ist aber der Versand nach dem Ausland, wenn auch richtsjahr nicht ganz erreicht. Die Ein- und Ausladungen in Deutschland sind im Berichtsjahr gegenüber 1913 um 8,6 vH, also bedeutend weniger als der Gesamtverkehr, gestiegen. Das erklärt sich aus dem erhöhten Anteil des Auslandverkehrs am Gesamtverkehr. Die im Inlandverkehr beförderten Güter werden durch die Ein- und Ausladungen doppelt, beim Empfang und beim Versand, die im Auslandverkehr beförderten Güter dagegen nur einmal im Empfang oder im Versand erfaßt. Auch ge-

Güterverkehr auf den deutschen Binnenwasserstraßen und Eisenbahnen

Bezeichnung	Binnenwasserstraßen 1913[1]	1925	1926	1927	Eisenbahnen 1913[1]	1925	1926	1927
	in Millionen t							
Inlandverkehr	52,3	41,8	44,3	50,8	362,9	354,6	367,2	419,8
Auslandverkehr, und zwar Versand nach dem Ausland	20,4	26,2	40,1	32,2	44,1	20,5	25,3	22,8
Empfang aus dem Ausland	24,0	17,3	17,0	26,6	34,3	18,3	21,4	22,4
Durchfuhr	0,5	0,9	0,9	1,7	4,2	2,8	2,7	2,5
Insgesamt	97,2	86,2	102,3	111,3	445,5	396,2	416,6	467,5
Ein- und Ausladungen in Deutschland	148,9	127,0	146,0	161,7	807,3	747,9	777,0	887,3

[1]) Jetziges Reichsgebiet.

erheblich größer als 1925, so doch bedeutend geringer als 1926. In diesem Jahre hatte er infolge der starken Kohlenverschiffungen nach dem Ausland in Rückwirkung des englischen Bergarbeiterstreiks einen starken Aufschwung genommen. Die Durchfuhr, die im Rahmen des Gesamtverkehrs nur eine untergeordnete Rolle spielt, hat sich 1927 gegenüber dem Vorjahr insbesondere durch die Zunahme des Verkehrs der Rheinmündungshäfen mit Straßburg und Basel fast verdoppelt. Gegenüber dem Verkehr des Jahres 1925 zeigt der Verkehr des Berichtsjahres insgesamt eine Zunahme um 28,9 vH. Sie tritt im Inland- wie im Auslandverkehr in Erscheinung, am stärksten im Empfang aus dem Ausland. Der für das jetzige Reichsgebiet berechnete Binnenwasserstraßenverkehr von 1913 wird im Berichtsjahr insgesamt um 14,3 vH überschritten. Diese Zunahme entfällt allein auf den Auslandverkehr, insbesondere auf den Versand nach dem Ausland (vermehrte Kohlenausfuhr auf dem Rhein). Im Inlandverkehr, der 1913 stärker als der Auslandverkehr war, wird der Umfang von 1913 trotz seiner Zunahme gegenüber den Vorjahren im Be-



Güterverkehr der deutschen Binnenhäfen mit einem Gesamtverkehr von über 1 Mill. t nach Warengruppen im Jahre 1927.

Häfen	Steinkohlen einschließl. Briketts und Koks		Braunkohlen einschl. Briketts und Koks		Holz aller Art		Erden Steine u. Steinwaren		Erze aller Art		Roheisen, Eisen- und Stahlwaren		Getreide		Düngemittel		Zement u. Kalk		Sonstige Güter		Zusammen		Gesamtverkehr
	an	ab	an	ab	an	ab	an	ab	an	ab	an	ab	an	ab	an	ab	an	ab	an	ab	an	ab	
Kosel	2	2 450	—	—	0	5	94	0	602	—	19	17	7	5	15	0	—	—	14	58	753	2 535	3 288
Stettin	498	220	20	3	160	27	353	42	3	557	25	106	53	94	16	29	58	2	278	212	1 464	1 292	2 756
Berlin	2 632	6	18	0	184	3	2 873	306	5	2	121	13	386	42	2	61	163	9	1 211	353	7 595	795	8 390
Magdeburg	46	0	30	23	61	2	12	33	54	23	8	11	160	42	29	33	1	3	318	471	719	641	1 360
Hamburg	14	552	138	9	197	87	787	101	20	255	172	176	119	1 623	664	171	291	0	1 504	2 136	3 906	5 110	9 016
Bremen	681	28	—	—	4	54	225	8	0	6	6	18	277	216	30	10	193	4	192	289	1 608	633	2 241
Dortmund	0	289	—	—	30	43	126	5	3 057	0	53	244	98	0	53	31	0	0	87	5	3 504	617	4 121
Emden	1 283	4	1	1	3	16	45	8	2	1 983	11	2	1	213	—	2	1	0	21	29	1 368	2 258	3 626
Wanne-Eickel	0	2 550	—	—	5	—	7	1	66	2	7	10	3	—	—	8	—	—	42	0	130	2 571	2 701
Gelsenkirchen	—	1 587	—	—	12	—	37	—	594	1	13	63	8	0	—	—	—	5	21	1	685	1 657	2 342
Karnap	0	993	—	—	7	—	4	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	993	1 005
Essen	—	3 622	—	—	9	—	6	1	6	—	56	16	—	—	—	2	—	—	28	6	105	3 647	3 752
Karlsruhe	1 155	2	387	—	19	122	73	2	2	2	43	91	58	0	2	0	9	—	91	42	1 839	261	2 100
Mannheim	2 616	76	450	—	427	6	405	8	27	49	180	55	853	103	151	10	14	98	739	482	5 862	887	6 749
Ludwigshafen a. Rh.	1 320	19	558	—	12	0	315	9	165	121	49	79	201	20	80	473	24	0	296	263	3 020	984	4 004
Mainz	381	0	8	1	171	143	453	1	21	15	4	8	29	2	30	1	4	223	100	34	1 201	428	1 629
Wesseling	14	2	0	1 994	1	—	41	0	2	—	2	—	—	—	—	—	—	—	9	20	69	2 016	2 085
Köln	71	588	12	—	74	0	221	43	162	10	40	149	238	22	28	30	27	0	472	233	1 345	1 075	2 420
Düsseldorf	25	0	—	—	69	0	30	33	1	0	23	134	322	1	1	0	41	0	272	172	784	340	1 124
Rheinhausen	3	—	—	—	—	—	45	0	1 932	—	72	420	—	—	120	23	7	18	1	0	2 180	461	2 641
Duisburg (einschließlich Ruhrort)*)	153	17 097	1	1	218	1	714	130	5 765	44	452	1 038	388	6	63	167	25	5	517	328	8 296	18 817	27 113
Homberg	—	997	—	—	10	—	11	3	0	—	—	—	16	—	—	—	—	—	6	2	43	1 002	1 045
Walsum	—	747	—	—	132	—	0	4	1 643	—	17	335	—	—	—	—	76	—	10	26	1 878	1 112	2 990
Hamborn	—	1 305	—	—	28	—	199	47	3 817	—	85	592	—	—	7	131	207	—	26	10	4 369	2 085	6 454
Frankfurt a. M.	769	0	106	—	5	1	440	19	1	0	95	32	189	9	1	8	27	14	229	46	1 862	129	1 991
Zusammen	11 663	33 134	1 729	2 032	1 838	510	7 516	804	17 948	3 070	1 553	3 609	3 406	2 398	1 292	1 190	1 168	381	6 484	5 218	54 597	52 346	106 943

*) Einschl. Kanalhafen Duisburg-Meiderich, auf den 0,1 Mill. t des Gesamtverkehrs entfallen.

genüber 1925 hat sich der Anteil des Auslandverkehrs am Gesamtverkehr etwas erhöht, so daß auch 1927 im Vergleich zu 1925 die Ein- und Ausladungen mit 27,2 vH eine etwas geringere Zunahme als der Gesamtverkehr aufweisen. Gegenüber 1926 sind dagegen infolge des gestiegenen Anteils des Inlandverkehrs die Ein- und Ausladungen im Berichtsjahr mit 12,1 vH stärker als der Gesamtverkehr gestiegen.

Der Eisenbahngüterverkehr zeigt gegenüber dem Vorjahr eine noch stärkere Zunahme als der Binnenschiffahrtverkehr. Er ist nach den Ergebnissen der „Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen“ von 416,6 auf 467,5 Mill. t, das ist um 12,2 vH, gestiegen. Diese Zunahme entfällt allein auf den im Gesamtverkehr der Eisenbahnen stark überwiegenden Inlandverkehr. Der Auslandverkehr zeigt infolge einer Verminderung im Versand, die hier im Gegensatz zum Binnenschiffahrtverkehr durch die Erhöhung im Empfang nicht ausgeglichen wird, eine leichte Abnahme. Gegenüber 1925 hat sich der Eisenbahngüterverkehr insgesamt um 18,0 vH, gegenüber 1913 (jetziges Reichsgebiet) um 4,9 vH erhöht. Im Vergleich zum Vorjahr zeigen die Ein- und Ausladungen eine etwas stärkere, im Vergleich zu 1925 annähernd die gleiche Zunahme wie der Gesamtverkehr. Gegenüber 1913 ist dagegen die Erhöhung bei den Ein- und Ausladungen infolge eines gestiegenen Anteils des Inlandverkehrs stärker als im Gesamtverkehr.

An dem Gesamtverkehr der deutschen Wasserstraßen ausschließlich der Durchfuhr ist im Berichtsjahr wie im Vorjahr das Rhein-Ems-Weser-Gebiet allein mit etwas mehr als 3/4 beteiligt. Auf das Gebiet der Oder, der Märkischen Wasserstraßen und

Güterverkehr der Binnenschiffahrt.

Gebiet	1925	1926	1927
		in 1000 t	
Ostpreußische Wasserstraßen	976	1 052	1 091
Oder—Elbe-Gebiet	18 568	22 689	23 801
Rhein- und Ems-Weser-Gebiet	64 797	77 008	83 958
Donaugebiet	500	647	794
Wasserstraßengebiete zusammen (ohne Durchfuhr)	84 841	101 396	109 476
Durchfuhr	882	942	1 651
Insgesamt	85 723	102 338	111 295

der Elbe entfällt mehr als 1/5 des Gesamtverkehrs. Durch die in der Uebersicht angeführten 25 Häfen mit einem Jahresverkehr von mehr als 1 Mill. t werden im Berichtsjahr wie im Vorjahr rund 2/3 der gesamten Ein- und Ausladungen in deutschen Häfen erfaßt. Die Verteilung des Verkehrs dieser

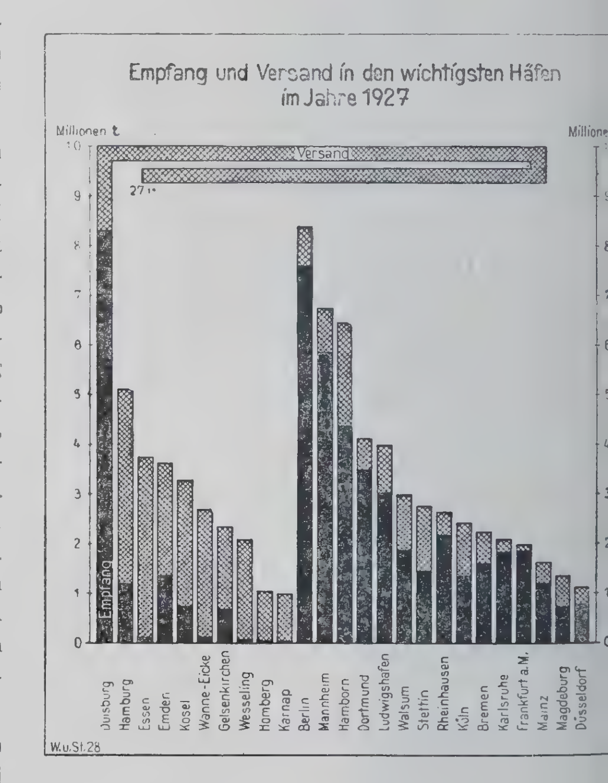
Häfen auf die einzelnen Güterarten und Gütergruppen gibt also einen Anhalt auch für die Beurteilung der Verteilung des gesamten deutschen Binnenwasserverkehrs auf diese Güterarten. Mehr als $^2/_5$ der Ein- und Ausladungen der angeführten 25 Häfen entfallen auf den Steinkohlenverkehr, über $^1/_5$ auf den Erzverkehr. Mit über $^1/_{12}$ sind Erden und Steine, mit je rund $^1/_{20}$ Eisen und Getreide an diesen Ein- und Ausladungen beteiligt. Dabei treten Steine und Erden bei den großen Häfen ganz überwiegend im Empfang auf.

Die Zusammensetzung des Verkehrs der einzelnen Häfen wird wesentlich durch die wirtschaftlichen Verhältnisse und die wirtschaftsgeographische Lage der Häfen und ihres Versorgungsgebietes bestimmt. So treten im Steinkohlenversand, auf den fast $^2/_3$ des Gesamtversandes der angeführten Häfen entfallen, insbesondere die Häfen Duisburg, Essen, Wanne, Gelsenkirchen, Homberg, Karnap und, für den Versand der oberschlesischen Kohle, Kosel, im Braunkohlenversand Wesseling stark hervor. Die Bedeutung dieser Häfen beruht vornehmlich auf dem Kohlenversand. Auf ihn entfällt fast die Gesamtmenge ihres Versandes überhaupt, und er bewirkt bei allen diesen Häfen ein starkes Uebergewicht des Versandes über den Empfang.

In Duisburg, dem bei weitem verkehrsreichsten deutschen Hafen, der mit seinen 27,1 Mill. t Gesamtverkehr im Berichtsjahr fast $^1/_6$ aller Ein- und Ausladungen in deutschen Häfen umfaßt, erreicht der Ankunftsverkehr etwas mehr als $^1/_3$ des gesamten Hafenverkehrs. Davon entfallen fast $^7/_{10}$ allein auf den Erzempfang. Für den für den westdeutschen Industriebezirk bestimmten Erzempfang kommen im übrigen insbesondere die Häfen Homberg, Dortmund, Rheinhausen und Gelsenkirchen, für den für das oberschlesische Industriegebiet bestimmten Erzempfang der Hafen Kosel in Betracht. Der Empfang anderer Güter spielt in diesen Häfen neben dem Erzempfang eine nur geringe Rolle. Einen im Rahmen ihres Gesamtversandes auf dem Binnenwasserwege bedeutsamen Erzversand zeigen die Seehäfen Emden und Stettin. Auf sie entfallen über $^4/_5$ des gesamten Erzversandes der 25 angeführten Häfen.

Im Zusammenhang mit dem Seeverkehr tritt in Hamburg insbesondere ein starker Getreideversand und Düngemittelempfang und ein starker Versand und Empfang an „sonstigen Gütern" in Erscheinung. Unter diesen sind im Versand vor allem Petroleum, Lein- und Oelsamen, Oel und Talg, unedle Metalle, Teer und Mehl, im Empfang vor allem Papier, Salz und Chemikalien vertreten. Im Verkehr Bremens fallen in der Ankunft neben Kohlen insbesondere Baustoffe und Getreide, im Abgang Getreide und „sonstige Güter" ins Gewicht.

Ein Uebergewicht des Empfangs über den Versand weisen, abgesehen von Dortmund, Hamborn, Rheinhausen und Walsum, wo der Erzempfang entscheidend ins Gewicht fällt und von Bremen mit seinem verhältnismäßig starken Kohlenempfang, vor allem Berlin, Mannheim, Ludwigshafen, Karlsruhe, Frankfurt a. M., Düsseldorf und in geringerem Ausmaße auch Köln auf. In der Hauptsache ist dieses Uebergewicht darauf zurückzuführen, daß es sich hier um Orte mit einer großen Bevölkerungszahl und entwickelter Verarbeitungsindustrie, also starkem Eigenverbrauch gerade auch an Schwergewichtsgütern, die für die Beförderung auf dem Wasserwege vor allem in Betracht kommen, handelt. So weisen die genannten Häfen zumeist einen verhältnismäßig starken Empfang an Kohle, Baustoffen und Getreide auf. Auch der Empfang von Petroleum und Mehl ist in der Mehrzahl dieser Häfen von Bedeutung. Bei Mannheim wird das Uebergewicht des Empfangs über den Versand auch mit durch den Umschlagverkehr, der in Richtung vom Schiff zur Bahn erheblich größer als in umgekehrter Richtung ist, begründet.



Gegenüber dem Vorjahr weisen unter den angeführten Häfen Duisburg, Stettin und in ganz geringem Ausmaß Homberg einen Rückgang im Gesamtverkehr auf, der sich hauptsächlich durch die Verminderung des im Vorjahr stark angestiegenen Kohlenverkehrs erklärt. Dagegen ist in Duisburg der Verkehr im Berichtsjahr um 3 Mill. stärker als 1925, auch in Stettin ragt er um ein weniges über seinen Umfang von 1925 hinaus.

Leistungssteigerung an in Fahrt befindlichen Schiffen

Von Dr. Ing. Carl Commentz, Hamburg.

Die Geschwindigkeit von neuen Frachtschiffen hat in den letzten Jahren außerordentlich zugenommen. Wenngleich diese Entwicklung durch Verbesserung der Wirtschaftlichkeit neuerer Schiffsmaschinen ermöglicht worden ist, hat sie ihren Grund doch vor allem in dem Bestreben der großen Linienreedereien, einen möglichst großen Anteil an der im Verhältnis zur Tonnage geringen Frachtmenge zu erjagen. Man ist über diese Entwicklung in Schiffahrtskreisen geteilter Meinung, denn es muß bezweifelt werden, daß der Transport über See bei hohen Geschwindigkeiten wirtschaftlich ist und außerdem ergibt sich aus dieser Entwicklung ganz naturgemäß eine Entwertung aller in Fahrt befindlichen Schiffe. Auf jeden Fall muß die Schiffahrt mit dem Erscheinen neuer schneller Frachtschiffe auf den Weltmeeren rechnen, und daraus hat sich die Notwendigkeit ergeben, auch die Leistungen der in Fahrt befindlichen Schiffe durch nachträgliche Verbesserungen des Antriebes und der Maschinenanlagen zu erhöhen und zwar sowohl in qualitativer als in quantitativer Hinsicht. Glücklicherweise sind die technischen Fortschritte, welche die Vergrößerung der Geschwindigkeit bei neuen Schiffen möglich gemacht haben, zum großen Teil geeignet, auch bei in Fahrt befindlichen Schiffen nachträglich Anwendung zu finden. Wenn ich nachstehend einen kurzen Ueberblick über die Maßnahmen gebe, durch welche die Leistung älterer Schiffe verbessert werden kann, so geschieht es aus der Ueberzeugung, daß es sich dabei um **die wichtigste technisch wirtschaftliche Frage handelt, welche die gesamte Schiffahrt heute berührt. Klar und deutlich möchte ich darauf hinweisen, daß die Aufwendungen, welche seitens der Schiffahrt für solche Verbesserungen gemacht werden, im Durchschnitt ein Mehrfaches dessen an Erträgnissen abwerfen, was bei Aufwendungen für Neubauten erzielbar ist.** Mit der Summe, welche für einen Neubau notwendig ist, lassen sich leicht 20 bis 30 Schiffe so verbessern, daß das ganze in ihnen steckende Kapital eine wesentlich bessere Verzinsung abwirft. Der häufig und mit Recht gegen die nachträgliche Anbringung technischer Verbesserungen ins Feld geführte Zeitverlust beim Einbau läßt sich bei entsprechender Vorbereitung in allen Fällen in erträglichen Grenzen halten.

Nach diesen einleitenden grundsätzlichen Bemerkungen will ich die zu meinem Thema zugehörigen Einzelheiten besprechen und mich zunächst mit der Schiffsschraube befassen. Seit Jahrzehnten hat man die Schrauben zu verbessern gesucht, aber eigentlich erst die letzten Jahre haben die Erkenntnis gebracht, daß in der Schraube und in der Nähe der Schraube alle Wirbelbildungen vermieden werden müssen. Noch vor kurzer Zeit achtete man wenig auf die Form der Schraubennabe, weil die eigentliche Verarbeitung des Wassers in den Flügeln erfolgt. Die Nabe wurde aus Ueberlieferung kugelförmig ausgebildet und am hinteren Ende durch eine vorgesetzte Mutter ohne Haube festgehalten. Bei einer derartigen Gestaltung muß sich das Wasser beim Durchtritt durch die Schraube hindurchquälen und naturgemäß bleiben die Wirbelungen nicht auf die Nähe der Nabe beschränkt, sondern erstrecken sich auf die ganzen Flügel. Bei neueren Ausführungen wird die Nabe im vorderen Teil zylindrisch gehalten und endigt hinten in eine schlanke Haubenspitze. Die Nabe des Schraubenstevens hat mindestens den gleichen Durchmesser wie die Schraubennabe und der Zwischenraum ist durch ein Strömungsblech überkleidet. Nach Erfahrungen mit Schleppversuchen können bei Schrauben aus einem Stück allein 2—4% an Wirkung durch richtige Nabengestaltung gewonnen werden. Sehr viel wichtiger ist aber die Frage einer ordentlichen Nabengestaltung bei Schrauben mit aufgesetzten Flügeln. Nach einwandfreien Versuchen haben solche Schrauben einen 8 bis 10% geringeren Wirkungsgrad als zweckmäßig durchgebildete Schrauben aus einem Stück. Die hier im Bilde gezeigte Schraube und ihr Umriß ist kein Beispiel einer besonders schlechten Ausführung sondern ganz normal. An und für sich ist eine starke Nabe, abgesehen von geringen Mehrkosten, nun gar kein großer Nachteil, es kommt nur auf ihre richtige Ausbildung an. Eine sehr geeignete Durchbildung von Schrauben mit aufgesetzten Flügeln hat vor einigen Jahren die Fa. Zeise in Altona herausgebracht; bei ihr sind die Flanschen der Schraubenflügel oval ausgebildet, sodaß die Nabe kleiner sein kann als bei den üblichen runden Flügelflanschen; hinter der Schraube sitzt eine große schlanke Haube, sodaß die Befestigungsschrauben der Flanschen in Zement eingebettet werden können, ohne daß der Strömungsverlauf gestört wird; derartige Schrauben sind den Schrauben aus einem Stück kaum unterlegen.

Außerordentlich wichtig ist die Wahl eines geeigneten Materiales für die Schraube. Wenn nicht besondere betriebliche Gründe ein anderes Material erfordern, sind Bronzeschrauben

die einzig zweckmäßigen, denn man kann damit rechnen, daß sie im Durchschnitt etwa 4 bis 6% mehr Wirkung haben als eiserne Schrauben. Daß eine Erneuerung der ganzen Schraube bei Beschädigungen sehr teuer ist, kann nicht mehr als Einwand gegen die Bronzeschrauben gelten, seitdem man auch für Schrauben mit aufgesetzten Flügeln strömungstechnisch einwandfreie Naben durchgebildet hat. Wie wichtig die richtige Durchbildung der Nabe und die Wahl geeigneten Materials für eine Schraube ist, möchte ich durch Hinweis auf einen mir bekannten Fall erläutern, in welchem eine Schraube mit aufgesetzten gußeisernen Flügeln bei einem 12 000 Tonner durch eine Bronzeschraube aus einem Stück mit schlanker Nabe ersetzt wurde; durch diese Maßnahme wurde die Durchschnittsgeschwindigkeit des Schiffes um 3/4 Knoten gesteigert, d. h. eine Verbesserung der wirksamen Antriebsleistung um rund 12 bis 15% erzielt und zwar ohne Mehrverbrauch an Kohlen.

In sehr vielen Fällen werden sich bei Auswechslung einer Schraube durch eine neue aber auch in der Konstruktion der Schraube selbst Verbesserungen erzielen lassen, insbesondere durch Berücksichtigung der hinter dem Schiffskörper herrschenden Strömungsverhältnisse. Durch Versuche in der Hamburger Schiffbauversuchs-Anstalt ist nachgewiesen worden, daß durch Verwendung sogenannter Nachstromschrauben Antriebsverbesserungen von 4 bis 6% erreichbar sind.

Als letzten über Schrauben bemerkenswerten Punkt möchte ich noch erwähnen, daß es bei Schiffen, welche viel in Ballast fahren, oder welche in Fahrten beschäftigt sind, wo viel Seegang herrscht und die Schraube infolgedessen häufig teilweise oder ganz austaucht, erforderlich ist, Schrauben mit besonders breiten Flügelflächen und mit scharfen Kanten zu verwenden, um auch bei teilweise austauchender Schraube gute Wirkung der Schraube zu erzielen.

Aus den bisher gegebenen Hinweisen werden Sie ersehen, daß der Ersatz technisch veralteter Schrauben in sehr vielen Fällen vorteilhaft ist. Die Zeitfrage der Anbringung spielt bei der Auswechslung von Schrauben keine Rolle, da sie gelegentlich bei einer Dockung vorgenommen werden kann.

Der nächste als außerordentlich wichtig für die Verbesserung des Antriebs von Schiffen in Betracht kommende Fragenkomplex ist die zweckmäßige Ausbildung der Umgebung der Schraube, die so erfolgen muß, daß in diesem Bereich das Wasser der Schraube zweckmäßig zu- und wirbelfrei wieder von ihr abgeleitet wird. Die moderne Strömungstechnik hat sich in sehr umfassender Weise mit allen Einzelheiten der die Schraube umgebenden Schiffsteile befaßt. Dr. Wagner und Prof. Hass bildeten die Leitflügel oder Kontrapropeller vor und hinter der Schraube sowie ein Stromlinienruder mit verwundenem vorderen Leitkörper aus, Herr Flettner verschaffte dem Gedanken der Ruderausbalanzierung auch in der Handelsmarine wieder Geltung und wendete zum ersten Male breit profilierte Stromlinienruder an; Herr Dr. Oertz bildete sein die Strömung hinter der Schraube liegendes wenig störendes Stromlinienruder aus und erkannte die Wichtigkeit des Zusammenhanges der Wirkung des Ruders mit einem vor ihm liegenden festen symmetrischen Leitkörper.

Die Ergebnisse von Modellversuchen und des praktischen Schiffsantriebes haben zu der Erkenntnis geführt, daß bei Einschraubenschiffen die Leitschaufelwirkung auch allein durch senkrechte verwundene Flächen vor und hinter der Schraube, also hinten am Schraubensteven und vorn am Rudersteven, erreicht wird, wenn allerdings auch heute noch ausländische Reedereien Kontrapropeller mit Seitenflügeln auf Grund ihrer Erfahrungen bevorzugen. Es mag überhaupt dahingestellt sein ob Leitflügelflächen einen zusätzlichen Schub in Richtung des Schiffskörpers unter normalen Verhältnissen in nennenswerter Weise ausüben oder ob sie nicht viel mehr den Idealfall der wirbelfreien Strömung des Wassers durch die Schraube bewirken. Zweifellos spielt die Vermeidung jeder Wasserwirbelung in der Nähe der Schraube die Hauptrolle.

Unter den praktischen Ausführungen von Leit- und Entwirbelungsvorrichtungen, wie sie heute üblich sind, müssen in erster Linie das unsymmetrische Star-Kontraruder und das symmetrische Oertz-Ruder genannt werden, welche beide sehr gute Erfolge erzielt haben. Bei nachträglichem Anbau wird das Star-Kontraruder so ausgeführt, daß am Schraubensteven verwundene Leitbleche angebracht werden; ferner wird der Raum zwischen Rudersteven und Ruderschaft mit Strömungsblechen überdeckt und das Ruder selbst so ummantelt, daß an ihm keine Wirbelungen auftreten können. Es ist schwer für die Verbesserungen, die durch derartige Leitruder erzielbar sind, allgemein gültige Zahlen zu geben, da die Verhältnisse in jedem Einzelfall verschieden sind, je nachdem es sich um mehr oder weniger völlige Schiffe oder um sonst verschiedene Schiffsformen handelt. In praktischem Betriebe sind durch Einbau von Kontrapropeller-Rudern in zahlreichen Fällen Verbesserungen der Schiffsgeschwindigkeit um 0,6 bis 0,8 Knoten erreicht worden, was bei den betr. Schiffen einer Verbesserung der Antriebswirkung um 12—16% entsprach; in günstigen Fällen ist mehr, in andern weniger erreicht worden.

Erwähnenswert ist z. B. der Dampfer „Niederwald", bei welchem im Reedereibetriebe ein Leistungsgewinn von 19% festgestellt wurde. Modellversuche haben bei einem großen Frachtschiff bei mehrfach wiederholter Messung über 24% Ersparnis ergeben.

Das Oertzruder wird im allgemeinen mit stärkerem Profil ausgeführt als das Star-Kontraruder, ist völlig symmetrisch und zeichnet sich dadurch aus, daß der Rudersteven mit einem ziemlich breiten Leitkörper versehen ist, welcher die Ruderwirkung unterstützt. Die praktische Ausführung für in Fahrt befindliche Schiffe erfolgt ebenfalls

durch den Anbau von Leit- und Ummantelungsflächen an das vorhandene Ruder.

Die praktischen Erfolge des Oertzruders bewegen sich in ähnlichen Größenordnungen wie die des Starkontraruders, wenn mit der Anbringung des Ruders gleichzeitig dafür gesorgt wird, daß die Wirbelungen an der Hinterkante des Schraubenstevens durch symmetrische Zuschärfung beseitigt werden. Z. B. wurde bei genauen Modellvergleichsfahrten eines neuen Tankschiffes die Antriebsleistung für die Dienstgeschwindigkeit durch das Oertzruder um etwa 17% verbessert. Ueber die Frage, welches von den beiden Leitrudern vorzuziehen ist, ist man in Schiffahrtskreisen verschiedener Meinung. Ich möchte glauben, daß das Urteil wohl in den meisten Fällen durch Einzelerfahrungen, die je nach dem Objekt sehr verschieden sein können, stark beeinflußt ist, möchte mich aber doch grundsätzlich auf den Standpunkt stellen, daß, da das Wasser durch die Schraube in schraubenlinienförmige Bewegung gesetzt wird, die verwundene Ausbildung des Leitruders und der Stevenzuschärfungen der symmetrischen unbedingt überlegen ist, und zwar um so mehr je höher belastet die Schraube ist. Diese Ueberlegenheit, welche sich schon aus rein praktischer Anschauung der Strömungsverhältnisse ergibt, ist in Modellversuchen bestätigt worden.

Durch Zusammenfassung neuerer Erfahrungen sind im letzten Jahre einige Balancestromlinienruder, teils mit symmetrischer, teils mit verwundener Vorderkante durchgebildet worden, welche so gute Ergebnisse gezeitigt haben, daß man derartige Ruder in Zukunft allgemein verwenden wird. Der Hauptvorteil der Balanceruder liegt darin, daß die Ruderkräfte sich im Ruder selbst ausgleichen und infolgedessen nur kleine Dampf- oder elektrische Rudermaschinen erforderlich sind, welche kaum irgendwelche Leistung beanspruchen, während Dampfrudermaschinen leicht 2 bis 5% des gesamten Kesseldampfes verzehren. Nach eingehenden Messungen treten am Balanceruder Kräfte auf, die weniger als $^1/_{10}$ derjenigen der normalen Ruder sind. Die Arbeit des Ruderlegens ist nur etwa $^1/_{16}$ so groß wie bei normalen Rudern. Unter den bisher durchgebildeten Balancestromlinienkonstruktionen ist das „Simplex"-Ruder der Deutschen Werft in Hamburg zu nennen, welches sich um den Rudersteven, an dem es mit Halslagern befestigt ist, dreht; das Gewicht des Ruders wird soweit es bei dem schwimmfähigen Ruder überhaupt zur Wirkung gelangt, durch einen besonderen Tragzapfen am oberen Ende aufgenommen.

Der Einbau von Balancerudern bei in Fahrt befindlichen Schiffen ist natürlich davon abhängig, ob genügend Platz zur Unterbringung der Balanzefläche innerhalb des Schraubenrahmens vorhanden ist: wo das der Fall ist, gewährt das Balanceruder den doppelten Vorteil einer gleichen Widerstandsverringerung wie bei anderen Stromlinien-Rudern und einer für den Betrieb wesentlichen Dampfersparnis, die der Leistung der Hauptmaschine zugute kommt.

Bei Zweischraubenschiffen sind durch nachträgliche Anbringung von Leitflächen vor der Schraube bei verschiedenen Schiffen, so bei den Dampfern „Cap Norte" und „Antonio Delfino" sowie bei dem 17 000 t großen Dampfer „Conto Rosso" Geschwindigkeitsgewinne von 0,3 bis 0,5 Knoten erzielt worden, was Leistungsverbesserungen von 6—10% entspricht. Für das Dreischraubenschiff „Reliance", welches Leitflächen vor allen drei Schrauben und ein Balanceruder mit verwundener Vorderkante erhalten hat, sind beim Modellversuch 11% Leistungsersparnis festgestellt worden bezw. ein Geschwindigkeitsgewinn von ½ Knoten bei gleicher Leistung. Bemerkenswert ist noch, daß praktische Erfahrungen zeigen, daß die Verbesserung der Antriebsverhältnisse durch Leitflächen und Stromlinienruder sich im Seegange noch besser auswirkt, als in ruhigem Wasser, weil die Belastung der Schrauben bei unruhigem Wasser sowie beim Wiedereintauchen nach dem Austauchen stark vergrößert wird. Es mag im Grunde genommen für den Laien erstaunlich sein, welche außerordentlichen Verbesserungen sich aus der Beseitigung von Wirbeln in und in der Nähe der Schraube ergeben. Verständlich wird dies aber, wenn man daran denkt. daß das Wasser an dieser Stelle unter außerordentlich starkem Druck und Geschwindigkeitseinflüssen steht und daher nicht als eine weiche nachgiebige Masse, sondern gewissermaßen als ein starrer, fester Körper angesehen werden muß, in welchem Wirbelbildungen sehr große Kraftleistungen vernichten können.

Bei genügender Vorbereitung ist die zum Einbau von Leitflächen und Stromlinienrudern erforderliche Zeit nicht sehr groß; drei bis höchstens vier Tage sind im Dock in allen Fällen ausreichend. Wenn der Anbau bei Vornahme der Klassifikationsarbeiten vorgenommen wird, dürfte praktisch kein Zeitverlust in Frage kommen.

Die durchschnittliche Seegeschwindigkeit von Schiffen im Verhältnis zur Gutwettergeschwindigkeit hängt in sehr starkem Maße von dem Verhältnis der Kessel- und Maschinenabmessungen zueinander ab. In manchen Fällen ist die Kesselleistung 15 bis 20% größer als der normale Dampfverbrauch der Maschinen, in anderen Fällen liegen die Verhältnisse umgekehrt. Wenn die Kesselleistung zu gering ist, verliert das Schiff bei schlechtem Wetter sofort an Geschwindigkeit, während man bei reichlicher Leistung auch unter schwierigen Wetterverhältnissen regelmäßige Fahrtleistung erzielen kann. Eine zu geringe Kesselleistung kann durch den Einbau künstlichen Zuges verbessert werden, wozu bei größeren Anlagen außerdem noch Luftvorwärmung hinzukommen kann. Im allgemeinen ist die Dampfleistung von Kesseln mit künstlichem Zug unter Seebetriebsbedingungen etwa 12—15% größer als bei Kesseln mit natürlichem Zug, wobei die größeren Zahlen für kleinere Anlagen gültig sind. Bei nachträglichem Einbau künstlichen Zuges in ältere Schiffe ist die Leistungssteigerung etwas geringer, weil der Kessel nicht für den künstlichen Zug gebaut ist. Für den Umbau von existie-

renden Schiffskesseln für künstlichen Zug sind in Deutschland die beiden Systeme von Schmidt und Hass mit Erfolg durchgebildet worden; in beiden Anlagen werden Luftschrauben im Schornstein angebracht, welche durch kleine Turbinen getrieben werden, die in einem Rohr liegen, das durch den Schornstein geführt ist. Der Turbobläser, System Hass, zeichnet sich dadurch aus, daß bei ihm Leitschaufeln unterhalb der Saugschraube angebracht sind und daß diese Schraube in einer düsenförmigen Verengung des Schornsteins liegt, wodurch die Wirksamkeit der Anlage verbessert wird. In praktischem Seebetriebe ist die Dampfleistung von Kesseln durch Hinzufügung künstlichen Zuges um etwa 10 bis 20% verbessert worden. Auf Fahrten, wo schlechte Kohle verbrannt werden muß, ist die Vergrößerung der Dampfleistung wesentlich höher, da auch minderwertige Kohle in Kesseln mit künstlichem Zug ohne Schwierigkeiten verbrannt wird. Bei gleichzeitigem Einbau von Luftvorwärm-Apparaten kann außerdem eine Verringerung des Brennstoffverbrauchs von 8 bis 10% pro indizierter Pferdestärke erreicht werden.

Bei früheren Umbauten von Kesselanlagen von Kohlenfeuerung auf Oelfeuerung ist eine Verbesserung der Dampfleistung um etwa 10 bis 12% erzielt worden. Derartige Umbauten kommen heute kaum mehr in Frage, weil das Preisverhältnis von Oel und Kohle sich zugunsten der Kohle entwickelt hat. Man hat neuerdings Versuche zur Verwendung von Kohlenstaubfeuerung bei Schiffskesseln gemacht, um gleiche technische Fortschritte zu erreichen, wie sie bei Oelfeuerung vorhanden sind. Es darf aber nicht übersehen werden, daß der Einbau solcher Anlagen teuer ist und daß sie bis jetzt auch noch nicht genügend betriebssicher und ökonomisch für allgemeine Einführung sind. Dagegen ist mechanische Kohlenfeuerung, welche ähnliche Vorteile bietet, mit gutem Erfolge bei den Zylinderkesseln der Dampfer „Frankenwald“ und „Leuna“ der H.-A. L. zur Ausführung gekommen und zwar nach der Bauart „Axer“, welche als Wurfklappenfeuerung arbeitet. Eine andere Bauart von Adler & Henzen mit sogenannten Raupenrosten ist von Blohm & Voß für den Schiffsbetrieb durchgebildet worden. In praktischem Seebetriebe ergibt sich durch mechanische Feuerungen eine Leistungssteigerung von 8 bis 10% und eine Verringerung des Kohlenverbrauches per indizierter Pferdestärke von 5 bis 10%. Diese Vorteile ergeben sich daraus, daß diese Feuerungen wesentlich gleichmäßiger brennen als normale Schiffsfeuerungen.

Unter den Anlagen zur Verbesserung der Leitung von in Fahrt befindlichen Schiffen steht die Hinzufügung von Bauer-Wach Abdampfturbinen zu Kolbendampfmaschinen in erster Linie. Durch die Abdampfturbine wird der Dampf soviel besser ausgenutzt, daß sich Brennstoffersparnisse von etwa 22% oder eine Geschwindigkeitssteigerung des Schiffes um etwa 1 Knoten in fast allen Fällen ergeben haben. Im Betriebe hat sich gezeigt, daß die tatsächliche Verbesserung der Leistung des Schiffes beträchtlich größer ist, als auf Grund der Erhöhung der Maschinenleistung zu erwarten war, weil die Turbine als ein außerordentlich gutes Schwungrad wirkt und die Maschine nicht durchgehen kann, wenn die Schraube aus dem Wasser austaucht. Entsprechend der größeren Wirkung sind die Kosten des Einbaues einer Abdampfturbine höher und der Einbau erfordert eine längere Zeit als bei den vorher genannten Maßnahmen. Für Schiffe beträchtlicher Größe sind bei genügender Vorbereitung zum Einbau von Abdampfturbinen etwa 3 bis 4 Wochen erforderlich. Die Umbaukosten können bei normalen Frachtschiffen allein durch Brennstoffersparnisse in drei bis fünf Jahren wieder hereingebracht werden. Bei Schiffen mit Oelfeuerung werden die Einbaukosten in 1 bis 1½ Jahren durch Brennstoffersparnisse wieder hereingebracht. Abgesehen hiervon wird aber die Wirtschaftlichkeit der Schiffe mit Abdampfturbinen wesentlich dadurch verbessert, daß sich infolge der kleineren Bunkergewichte eine größere Tragfähigkeit ergibt.

Aus den Ergebnissen, die sich in den letzten Jahren bei in Fahrt befindlichen Schiffen durch den Einbau technischer Verbesserungen erzielen ließen, ist ersichtlich, daß sich diese Aenderungen als sehr gute Kapitalsanlage erwiesen haben. Bei Beurteilung des Wertes derartiger Anlagen muß berücksichtigt werden, daß durch sie eine bessere Verzinsung des gesamten in den Schiffen steckenden Kapitals erzielt wird. Selbst bei gleicher technischer Wirkung ist indessen die Größe des wirtschaftlichen Erfolges solcher Aenderungen der Schiffe in ihrer Höhe davon abhängig, in welcher Fahrt die Schiffe beschäftigt sind und wie groß sie sind. Um solche Aenderungen in zweckmäßiger Weise auszuführen, ist es in allen Fällen angebracht, vor dem Einbau von Verbesserungen den zu erwartenden Erfolg durch den Techniker und den Reeder gemeinsam zu kalkulieren. Auch die Fabrikanten und vor allem die Lizenzinhaber derartiger Verbesserungen sollten die durch die Verbesserungen verursachten Ausgaben als Kapitalsanlage betrachten und von diesem Standpunkt aus wenigstens die Lizenzen für die Aenderungen an älteren Schiffen unter Berücksichtigung der noch zu erwartenden wirtschaftlichen Lebensdauer entsprechend kleiner bemessen, als bei neuen Schiffen. Eine derartige Stellungnahme würde den Einbau nachträglicher Verbesserungen sehr erleichtern.

Im engen Rahmen des vorliegenden Aufsatzes ist es mir selbstverständlich nur möglich gewesen, die allerwichtigsten Punkte des Themas zu streifen. Durch Untersuchung der Antriebs- und maschinellen Verhältnisse von in Fahrt befindlichen Schiffen lassen sich erfahrungsgemäß noch eine ganze Anzahl spezieller Einzelheiten, sei es im Hilfsmaschinenbetrieb oder an anderer Stelle finden, wodurch technische Verbesserungen eine Erhöhung der Leistung oder eine Verringerung des Brennstoffverbrauches erzielbar ist; wodurch und wie das geschehen kann, ist im Einzelfalle ganz von den ermittelten Feststellungen abhängig.

Die neue Anschluß-Bahn Jungfernheide-Gartenfeld-Siemensstadt für den Siemenskonzern in Berlin

Zur Zeit wird im Nordwesten Berlins auf Veranlassung des Siemenskonzerns und der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft ein Bahnbau betrieben, der dem für Entwicklung und Leben der Großstadt so bedeutungsvollen und viel erörterten, sozialem Zwecke dient, den oft recht mühevollen Weg zwischen Wohn- und Arbeitsstätte, bezw. zu den Erholungsstätten, soweit wie irgend möglich zu erleichtern.

Da der Bau der Bahn verkehrs-, siedlungs- und ingenieurtechnisch nicht ohne Interesse ist, sollen ihm hier einige Worte gewidmet werden, zumal er auch Wasserverkehrspläne in Berlin berührt.

Es handelt sich um die neue Anschlußbahn zwischen dem Nordring-Bahnhof Jungfernheide und Siemensstadt-Gartenfeld. Diese soll vor allem die großen Angestellten- und Arbeitermassen, soweit sie jetzt aus dem Norden und Süden mit der Bahn nach Jungfernheide bezw. Fürstenbrunn herankommen und von hier dann mit der Straßenbahn, zu Fuß oder zu Rad in dichtgedrängten Scharen zu den noch fern gelegenen, weit verzweigten Arbeitsstätten strömen, unmittelbar ins Feld der Arbeit führen. Doch diese Bahn wird im weiteren Sinne auch zum Aufschluß des Geländes zwischen Jungfernheide und Gartenstadt beitragen, ferner einen Ausflugsverkehr zu der schon jetzt geschätzten Erholung im Forst und am See von Tegel ermöglichen können.

Der Bau konnte nach dem Abschluß vieler Verhandlungen mit den beteiligten Behörden, vor allem mit der Reichsbahn, der Wasserbauverwaltung, der Stadtgemeinde Berlin, und nach der entsprechenden Vollendung aller Entwürfe (1925-26) endgültig im Mai 1927 in Angriff genommen und seitdem so stark gefördert werden, daß die Bahn voraussichtlich am Ende des Jahres 1929 dem Betriebe übergeben werden kann.

Es ist für die Bahn eine Beförderung von etwa 30 000 Menschen in einer Richtung, ferner Betrieb und Ausstattung wie bei der Stadtbahn und zwar elektrisch in Aussicht genommen (Spitzenverkehr).

Nach den Entwürfen soll die zweigleisige, etwa 4,7 km lange Bahn in ihrer Hauptlinie von der Station Jungfernheide aus der Haupteisenbahnstrecke Berlin-Hamburg etwa 1 km lang gleichlaufend folgen, dabei den **Vorflut- und Schiffahrtsweg der Spree vor Schleuse und Wehr in Charlottenburg auf einer neuen Eisenbrücke (mit 4 Oeffnungen) überschreiten, dann abzweigend in einer Kurve (R = 300 m) auf einem neuen Damm und einer Eisenbrücke (mit 2 Oeffnungen von 52 und 70 m) über das Spreetal hinweggeführt** und am rechten Spreeufer über die neuen Stationen „Wernerwerk" und „Siemensstadt", z. T. auf Eisen-Viadukten, durch die Werke hindurchgeführt und bis zur Endstation Gartenfeld am Hohenzollernkanal weitergeleitet werden, wo sie in Geländehöhe endet.

Bei dem Bahnbau ist für die Eisenbahn- und Maschinentechnik von besonderem Interesse die Bewältigung des großen Spitzenverkehrs, der sich auf eine sehr geringe Zeitspanne zweimal am Tage zusammendrängt; den Bauingenieur werden die beiden Spreebrücken, der schwierige Brückenbau für die Kreuzung der neuen Siemensbahn mit der Stadtbahn (60 m Weite) bei sehr gedrängten Raum- und Verkehrsverhältnissen, ferner die Bauten zur ungehemmten Durchführung großer Kanalisations-Leitungen und die Eisenviadukte bei Siemensstadt interessieren. Recht bemerkenswert ist die Preßluft-Gründung der vier Brückenpfeiler bei Bahnhof Jungfernheide, wo mit Rücksicht auf die unmittelbare Nähe der ca. 60 Jahre alten, nicht allzutief stehenden Bahn-Unterbauten zur Vermeidung von Erschütterungen und Untergrundbewegungen mit besonderer Vorsicht vorgegangen werden muß.

Was aber diesen Leserkreis vielleicht besonders interessiert, das ist die **berechtigte Wahrung von Anforderungen der Schiffahrt** bei der genannten Kreuzung der neuen Eisenbahnlinie mit der Unterspree-Wasserstraße unterhalb der Charlottenburger Schleuse.

Hier war von der Bauherrin in der Bahn-Ueberführung über die stark gekrümmte Spree zunächst eine nur 62 m weite Oeffnung vorgesehen, die, zumal bei der schrägen Kreuzung, eine starke Einschränkung von Uebersicht und Fahrtfreiheit für die recht rege Fracht- und Personenschiffahrt von und nach Berlin mit sich gebracht hätte. Ein Versperren der Vorschau für die Schiffahrt dürfte unter keinen Umständen geduldet, auch nicht die Möglichkeit zum Ausbau der Berliner Wasserstraßen für die Zukunft genommen werden.

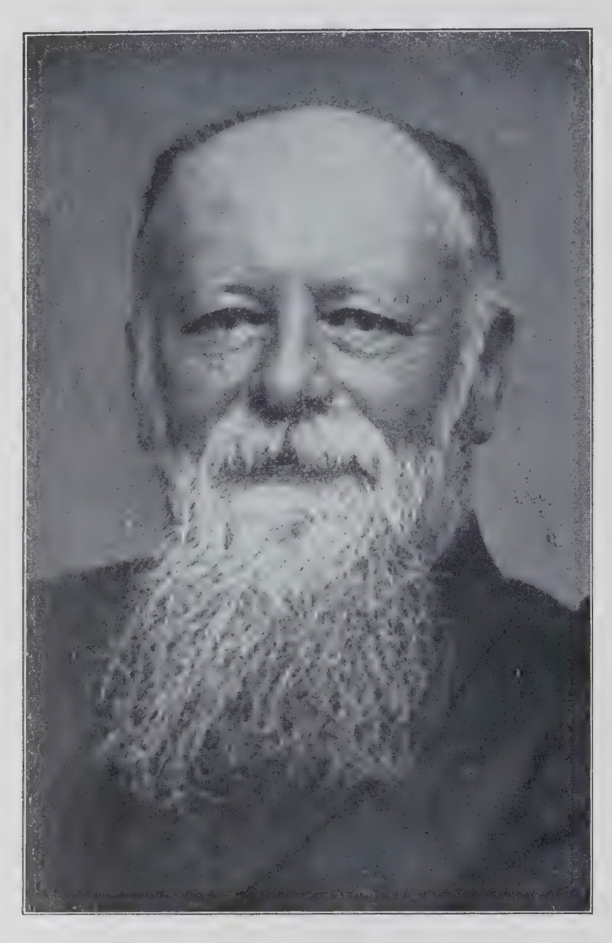
Es wurde deshalb bei der Stellungnahme der Reichswasserstraßenverwaltung zu den Bahn- und Brückenprojekten im Herbst d. J. 1926 in der Bahn-Ueberführung ein Schiffahrtsfreiraum von ca. 70 m Weite bei 4 m Höhe, sowie eine anschließende Vorlandöffnung, l. Ufer, von 52 m Breite gefordert, **um für Gegenwart und Zukunft die Interessen der Berliner Schiffahrt weitsichtig zu wahren.** Der Bahnbau gab auch einen gewissen Anlaß, den Ausbauplänen in mancher Beziehung näherzutreten.

Bei der dementsprechend eingerichteten Brücken- und Dammanordnung im Spreetal ist zugleich die Möglichkeit einer guten Führung des geplanten Schiffahrts- und Vorflutweges Westhafen-Charlottenburg — und zwar in Varianten-Ausführung — völlig freigehalten; dieser wird voraussichtlich gerade an dieser Stelle der Bahnkreuzung in die Unterspree einmünden. Die Bauherrin der Bahn hat sich bei dieser Kreuzung der Wasserstraße ebenso wie bei der oberen den Forderungen der Wasserbauverwaltung völlig angepaßt.

Dr. Ing. Herbst,
Regierungs- und Baurat.

Wasserbaudirektor G. Kieseritzky, Stettin

1858 30. 7. 1928



Am 30. Juli 1928 vollendete Herr Wasserbaudirektor i. R. Kieseritzky in Stettin sein 70. Lebensjahr. Gustav Kieseritzky entstammt einer alten livländischen Familie. Seine Schulbildung empfing er auf dem damals noch deutschen Stadtrealgymnasium in Riga. Seine beruflich-wissenschaftliche Ausbildung, die er bereits im Jahre 1881 als Diplomingenieur abschloß, verdankt er dem deutschen Polytechnikum in Riga, dessen Leiter sein Vater war. Zur weiteren Fortbildung begab sich K. zunächst auf Studienreisen nach Deutschland, das ihm bereits 1883 eine neue Heimat werden sollte. Durch die rücksichtslosen Entdeutschungsmaßnahmen in den russischen Ostseeprovinzen gezwungen, auf die Rückkehr nach Livland zu verzichten, erwarb K. die preußische Staatsangehörigkeit. Zugleich trat er als Regierungsbauführer in preußische Dienste. Nach Ablegung der großen Staatsprüfung für den Staatsdienst im Ingenieurbaufache widmete sich K. ausschließlich dem Wasserbau, indem er sich zunächst zum Bau des Kaiser-Wilhelm-Kanals beurlauben ließ. Dieser achtjährigen Tätigkeit im Reichsdienste folgte eine mehrjährige Beschäftigung bei den Weichselregulierungsarbeiten im Bezirk Graudenz. Im Anschluß daran wurde er als Hilfsarbeiter ins Ministerium der öffentlichen Arbeiten berufen, wo er unter anderem an dem Entwurf für die Regulierung der unteren Oder maßgebend mitgewirkt hat. Im Jahre 1900 wurde ihm das Wasserbauamt Stralsund übertragen, das er 1906 mit einem technischen Referentenposten an der Regierung in Königsberg i. Pr. vertauschte. Bereits im folgenden Jahre finden wir ihn in gleicher Eigenschaft in Stettin, wo er die Angelegenheiten des Wasserbauamtes Stettin und die des Hafenbauamtes Swinemünde zu bearbeiten hatte. Hier entstand auch unter seiner Aufsicht in den Jahren 1912/13 der Entwurf für den Ausbau der Wasserstraße Stettin-Swinemünde auf 8 m Fahrtiefe und für ihre Befeuerung nach modernen Grundsätzen. Während des Krieges wurde K. im Jahre 1916 neben seinen sonstigen Dienstgeschäften noch die Oberleitung für die Regulierung der unteren Oder übertragen.

Diese Tätigkeit bereitete ihm ganz besondere Freude, wurde ihm doch damit die Verwirklichung des Planes übertragen, den er Jahrzehnte vorher im Ministerium mit so großer Liebe und Gründlichkeit bearbeitet hatte.

Als am 1. April 1921 die Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich übergegangen waren, und nunmehr auch die Wasserstraßen und ihre Verkehrsangelegenheiten im Bereiche der pommerschen und mecklenburgischen Küste in einer besonderen Wasserstraßendirektion in Stettin zusammengefaßt werden mußten, war es selbstverständlich, daß kein anderer als K., der inzwischen 1916 zum Geheimen Baurat und 1921 zum Oberbaurat befördert worden war, Leiter dieser neuen Behörde werden durfte. Und er hat das Vertrauen, das die Zentralstellen im Jahre 1922 ihm mit dieser Berufung entgegenbrachten, glänzend gerechtfertigt.

K. vereinigte in sich in glücklicher Verbindung eine große Neigung für die Aufgaben des Seebaues und die Angelegenheiten der Seeschiffahrt mit der Ueberzeugung von der Notwendigkeit einer leistungsfähigen, durch umfassende Fürsorge wettbewerbskräftig zu erhaltenden Binnenschiffahrt. Und darum darf seine Berufung auf den Posten des ersten Wasserbaudirektors von Stettin als eine besonders glückliche Wahl der Zentralbehörden bezeichnet werden, ganz abgesehen davon, daß seine persönlichen und menschlichen Eigenschaften sowie seine Fähigkeiten und Erfahrungen als Beamter ihn zum Verwaltungsleiter und Vorgesetzten von vornherein besonders geeignet erscheinen ließen. Als Wasserbaudirektor von Stettin gehörte er dem Beirate für die Seewasserstraßen sowie dem Oderwasserstraßenbeirate an; als bevollmächtigter Vertreter des preußischen Staates nahm er an den Gesellschafterversammlungen der Stettiner Hafenbetriebsgesellschaft teil, deren Aufsichtsratsmit-

glied er zugleich war; nebenbei war er Mitglied des Beirates der Stettiner Hafengemeinschaft. In allen diesen Aemtern hat er oft und gern, in den letzteren auch während seines Ruhestandes durch die Tat bewiesen, wie sehr ihm das Wohl der Binnenschiffahrt am Herzen lag.

K. war Beamter bester altpreußischer Schule, gewohnt, durch Beispiel und Pflichttreue überall vorbildlich zu wirken. Seinen Mitarbeitern und nachgeordneten Dienststellen ließ er weitestgehende Selbständigkeit; nicht zum wenigsten dadurch hat er seine Beamtenschaft zu überzeugtem Verantwortungsbewußtsein erzogen und Pflichteifer und Dienstfreudigkeit wesentlich gefördert. Dabei übersah er Fehler oder Unterlassungen seiner Untergebenen selten; aber die Art ihrer Beurteilung, seine Kritik und Richtigstellung vollzog sich stets in so wohlwollender Form, war immer so durch persönliche Rücksicht, durch Menschengüte und Vornehmheit gemildert, daß jede Aussprache mit ihm, auch wenn sie unangenehme Angelegenheiten betraf, stets lehrreich und gewinnbringend war und die Achtung vor ihm nur steigerte. So war es auch kein Wunder, daß ihm beim Ausscheiden aus dem Dienst am 30. 9. 1926 seine Beamtenschaft einstimmig und aus innerer Ueberzeugung versichern konnte, daß er es in den wenigen Jahren in geradezu vorbildlicher Weise verstanden habe, aus den verschiedenartigen in die Wasserstraßendirektion überzuleitenden Gebieten ein einheitliches harmonisches Ganzes zu schaffen und der neuen Behörde Richtung und Ziel zu geben, und daß er zugleich mit Meisterhand die vielen Hemmungen und Reibungen, die sich nicht zum wenigsten auch aus der Dreiteilung der vorgesetzten Zentralstellen ergeben mußten, auf ein erträgliches Maß zu beschränken gewußt und auf diese Weise seinen Mitarbeitern die Arbeit außerordentlich erleichtert habe. Und die Reichswasserstraßenverwaltung hatte die Genugtuung, daß K. seinem Amtsnachfolger bereits eine Behörde übergab, die trotz der Mannigfaltigkeit der in ihr untergebrachten Arbeitsgebiete, trotz der Ausdehnung und Verzweigtheit ihrer einzelnen Teile ein in sich festgefügtes Glied der Staatsverwaltung bildete.

Wenn der Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt Herrn Wasserbaudirektor Kieseritzky heute als Jubilar beglückwünscht, so dankt er ihm, zugleich mit seinen zahlreichen Freunden und Verehrern und nicht zum wenigsten auch mit den Staats- und den Stettiner städtischen Behörden für alle Fürsorge, für alle Arbeit und Opfer, die er für die Binnenschiffahrt jederzeit aufzuwenden bereit war. Er verbindet mit diesem Dank den Wunsch, daß es Herrn K. vergönnt sein möge, sich nach seiner arbeitsreichen Dienstlaufbahn noch recht lange des wohlverdienten Ruhestandes zu erfreuen und mit Freude und Genugtuung die weitere gedeihliche Entwicklung der von ihm geschaffenen Behörde und der von ihr betreuten Arbeitsgebiete zu verfolgen.

Zum 60. Geburtstag

des langjähr. Hafendirektors von Dortmund, Generaldirektor Baurat

Georg Schmidt

Herr Generaldirektor Baurat Georg Schmidt vollendet am 26. August 1928 das 60. Lebensjahr. 1868 in Altona geboren, studierte er nach dem Besuch des Gymnasiums das Ingenieurbaufach an den Hochschulen in Karlsruhe, Hannover, München und Berlin. Am 28. 6. 1890 in den preußischen Staatsdienst aufgenommen, bestand er im Dezember 1894 das erste, am 25. März 1899 das zweite Staatsexamen. Nach mehrjähriger kolonialer Tätigkeit trat er am 1. 4. 1905 als Hafendirektor in den Dienst der Stadt Dortmund, seit dem 1. 7. 1914 war er gleichzeitig Direktor der Dortmunder Straßenbahnen. Aus dem Dienst der Stadt Dortmund ist er am 31. 3. 1927 ausgeschieden und seitdem nur noch als Generaldirektor der Dortmunder Straßenbahnen G. m. b. H. tätig.

Die Entwicklung des Dortmunder Hafens hat Herr Baurat Schmidt in sehr verdienstvoller Weise gefördert. In den ersten Jahren seiner Tätigkeit als Hafendirektor leitete er neben seinen Dienstobliegenheiten den Bau der Kleinbahn Dortmund-Hafen—Schüren, die am 1. September 1907 in Betrieb genommen wurde und die Werke des „Phönix" (jetzt Vereinigte Stahlwerke), das Eisen- und Stahlwerk „Hoesch" und andere industrielle Unternehmungen unmittelbar mit dem Dortmunder Hafen verbindet. Nach den Plänen des Herrn Baurat Schmidt und unter seiner Leitung wurde außerdem der Dortmunder Hafen durch verschiedene Stichhäfen und durch den Erwerb des Hafens „Hardenberg" bedeutend erweitert und jede Möglichkeit ausgenutzt, um den Verkehr zu heben. Der Erfolg seiner Tätigkeit ist aus den Umschlagszahlen des Dortmunder Hafens besonders zu erkennen. Im Jahre 1905 betrug der Gesamtumschlag 630 905 t, im Jahre vor dem Kriege über 2 100 000 t und am 31. März 1927 4 121 592 t. Dank der unermüdlichen Tätigkeit des Herrn Baurat Schmidt wurden auch die hohen Zubußen der Stadt für die Verzinsung und Tilgung des für den Bau des Hafens und der Kleinbahn aufgewendeten Kapitals erheblich vermindert. Für den weiteren Ausbau des Dortmunder Hafens bearbeitete er ein großzügiges generelles Projekt, dem die städtischen Körperschaften zugestimmt haben. Viele Jahre war er Dezernent für das städtische Verkehrswesen, für das Eisenbahnwesen und für die Luftschiffahrt, außerdem Vorsitzender der Schiffseichbehörde Dortmund und Verwalter der Geschäfte des Schleppmonopolamts Duisburg. Seine schriftstellerische Tätigkeit über den Hafen von Dortmund, über die Dortmunder Kleinbahn und über die Verwendung des Erbbaurechts in Hafenanlagen, seine Mitarbeit im Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt auf heimischen und internationalen Kongressen und seine Gutachten zu Hafenentwürfen und Bauausführungen sind stets besonders beachtet und von seinen Fachgenossen anerkannt worden.

Ad multos annos!

VERSCHIEDENE MITTEILUNGEN

ALLGEMEINES

Zum Wechsel im Reichsverkehrsministerium. Am 29. 6. 28, dem Tage nach dem Kabinettwechsel im Reich, verabschiedete sich der bisherige Reichsverkehrsminister Dr. h. c. Koch von den Beamten und Angestellten des Ministeriums, denen er für die treue und aufopfernde Unterstützung herzlichen Dank aussprach. Am 30. 6. 28 übernahm der neuernannte Reichsverkehrsminister von Guérard das Ministerium. Er bat die versammelte Beamtenschaft um Vertrauen und Unterstützung, wobei er auf die große Bedeutung des Reichsverkehrsministeriums für das Wirtschaftsleben Deutschlands hinwies.

Der neue Reichsverkehrsminister ist aus der Beamtenlaufbahn hervorgegangen. Er wurde am 29. Dezember 1863 geboren, studierte Rechtswissenschaft und trat zu Beginn der neunziger Jahre in den preußischen Verwaltungsdienst ein. Vor dem Kriege war er Oberregierungsrat an der Regierung in Koblenz. Nach der Revolution widmete er sich dem politischen Leben und wurde im Juli 1920 in den Reichstag gewählt, wo er bald zu den führenden Mitgliedern der Zentrumsfraktion gehörte. Er war zuletzt ihr Vorsitzender.

*

Die alles andere als erfreuliche Behandlung, die man bei der Kabinettsbildung der Frage der Besetzung des Reichsverkehrsministeriums hat angedeihen lassen, gibt der „Industrie- und Handels-Zeitung" Veranlassung zu nachstehenden Erörterungen über die Bedeutung gerade der Besetzung dieses Ministeriums: „Schon bei früheren Kabinettsbildungen war es fast traditionell, daß keine Partei das Verkehrsministerium besetzen wollte. Diese Feststellung machen zu müssen, ist deshalb so bedauerlich, weil sie zeigt, wie wenig dem Parlament die überaus wichtige und für die Entwicklung der Wirtschaft entscheidende Aufgabe verkehrspolitischer Führung zu Bewußtsein gekommen ist. Es spielt sich hier dasselbe im großen ab, wie es als im kleinen bestehend an dieser Stelle oft gekennzeichnet wurde. Der Uninteressiertheit des deutschen Unternehmertums an der Gestaltung des Verkehrs entspricht die Uninteressiertheit der deutschen Parlamentarier an der Gestaltung der deutschen Verkehrspolitik. Und wie das eine im scharfen Mißklang steht zu allen Rationalisierungsmaßnahmen der Wirtschaft und zu der Höhe ihrer Belastung durch den Verkehrszins, so steht das andere wenig im Einklang mit den Vorsätzen, die man über die Einheitlichkeit und Planmäßigkeit der wirtschaftspolitischen Führung gefaßt hat. Der Wirkungsgrad der Verkehrspolitik ist heute viel größer, als man es sich allgemein vorstellt. Nur bei manchen eklatanten Anlässen, wie bei der Reichsbahntariferhöhung, kommt die Bedeutung des Verkehrs in das allgemeine Bewußtsein. Doch der Verkehr berührt nicht nur den Lebensnerv unserer inneren Wirtschaftsgestaltung, Verkehrspolitik greift heute unmittelbar in diejenigen außenpolitischen Probleme der Wirtschaft ein, die im Mittelpunkt unseres Sinnens und Handelns stehen. Schließlich werden alle jene heiß umstrittenen zollpolitischen Abmachungen, alle Vereinbarungen zur Durchsetzung internationaler Handelsfreiheit und internationalen Handelsfriedens im Effekt illusorisch, wenn verkehrsimperialistische Politik an die Stelle protektionistischer Zölle andere Mittel der industriellen oder Exportbeförderung setzt. Diesen Gefahren gegenüber verharrt Deutschland bis jetzt auf verkehrsliberalen Prinzipien, die, solange wir sie allein weiter verfolgen, zu katastrophalen Erschütterungen unseres Wirtschaftslebens führen müssen. Zusammengenommen sind das schließlich alles Dinge, di zur Bearbeitung jeden Politiker ebenso reizen müß ten, wie allgemeine Wirtschaftspolitik, Sozial- ode Finanzpolitik. Was darum dem Wirtschaftler nich oft genug gesagt werden kann, gilt auch für di Politiker: Mehr verkehrspolitisches Denken!"

Sommertagung der Internationalen Donaukom mission. Die 20. Vollversammlung der Internatio nalen Donaukommission wurde Dienstag, de 3. Juli, geschlossen, nachdem seit dem 8. Juni täg lich unter dem Vorsitze des Delegierten Südsla wiens, Mihajlovic, die Verhandlungen ohn Unterbrechung stattgefunden hatten. Der größt Teil der Tagung war der zweiten Lesung de Uebereinkommens zwischen der Internationale Donaukommission, Rumänien und Südslawien übe die Einführung eines eigenen Schiffahrtsdienste im Eisernen Tor gewidmet, wie es im Artikel 3 des Donaustatutes vorgesehen ist. Mit Ausnahm von einigen Artikeln, die die vertragschließender Teile im Monat Dezember nochmals prüfen woller wurde der Wortlaut des Uebereinkommens in zwei ter Lesung angenommen.

Die Kommission hat weiter das Jahresprogramm 1928/29 der Uferstaaten betreffs der laufenden In standhaltungs- und Verbesserungsarbeiten geprüf und festgestellt, daß diese Arbeiten mit den An forderungen der Schiffahrt übereinstimmen. Si hat gleicherweise die Listen der während der Kam pagne 1927/28 hergestellten Arbeiten zur Kenntni genommen. Sie hat weiter die Prüfung der vo der südslawischen Regierung projektierten Arbei ten zum Schutz gegen Ueberschwemmungen un für die Entwässerung des zwischen der Theiß un der Donau oberhalb Pantschowa gelegenen Gebie tes zur Kenntnis genommen. Sie hat gegen di Ausführung dieser Arbeiten keinerlei Bedenke erhoben. Die Kommission hat ihr Studium betreff der Einführung eines Hilfszugssystems im Kana des Eisernen Tores fortgesetzt und hat die Wieder instandsetzung der Einrichtung von Treidelbahne mit im Krieg benützten Lokomotiven von seite der südslawischen Regierung zur Kenntnis genom men. Ferner wurde ein technischer Unterausschu eingesetzt, um diesen Versuchen beizuwohnen.

Die Kommission hat weiter beschlossen, daß a 1. Februar 1929 die Einhebung der Schiffahrtssteue im Stromschnellen- und im Eisernen Torsektor au den Angaben der Listen des Schiffsgehaltes basier wird, die nach den Verfügungen der europäische Konvention (unterzeichnet in Paris am 27. Novem ber 1925) über den Schiffsgehalt, der für die Bin nenschiffahrt bestimmten Schiffe als gültig aner kannt wurden. Sie hat über die Bestimmung de Freibords (Beladungsniveau) von Schiffen betref fende Fragen verhandelt; diese Fragen werden au der nächsten Tagung weiter beraten werden. Di Ausschüttung eines a conto auf die Ueberschüsse die aus den Einnahmen des Jahres 1928 erzielt wu den, für den Zinsendienst der 3proz. Eisernen-Tor Anleihe ist beschlossen worden. Die Kommissio hat weiter verschiedene Fragen der inneren Ver waltung behandelt, die teils das Generalsekreta riat der C. I. D., teils den Schiffahrtsdienst in Eisernen Tor betreffen.

Die Kommission wird am 4. Dezember 1928 zu ihrer nächsten Vollversammlung zusammentreten Den Vorsitz der C. I. D. führt seit dem 3. d. M bevollmächtigter Minister Müller, Delegierter de Tschechoslowakei.

Internationale Elbekommission. Vom 6.—11. 7. 1928 tagte die Internationale Elbekommission in Dresden. Die Schiffahrtsordnung für die internationale Elbe von Prag bis Hamburg wurde in erster Lesung genehmigt, ebenso die Aenderungen, welche von den tschechoslowakischen und deutschen Delegierten zwecks Ergänzung der Bestimmungen der Polizeiverordnung vom Jahre 1895 bezüglich des Transportes von leicht brennbaren Stoffen und Säuren angeregt waren. Schließlich wurde über die Erfahrungen der Studienreise der Kommissionsmitglieder aus dem Jahre 1925 verhandelt. Auch der Ankauf eines eigenen Gebäudes für die Kommission in Dresden wurde erwogen, die Entscheidung hierüber jedoch auf später verschoben. Die nächste Sitzung der Kommission findet am 4. Feberuar 1929 in Dresden statt.

Probleme der Wasserkante. Das vor einiger Zeit in der Tages- und Fachpresse erörterte Problem eines engeren Zusammenschlusses zwischen den drei Hansestädten Hamburg, Bremen und Lübeck war — wie der D.A.Z. berichtet wird — anläßlich der jetzt im Hamburger Parlament stattfindenden Etatsdebatten Gegenstand längerer Erörterungen. So forderte der Sprecher der stärksten Regierungspartei, der Sozialdemokrat und Gewerkschaftsvorsitzende John Ehrenteit, vom Senat eine besondere Aktivität zur Herbeiführung einer Arbeitsgemeinschaft zwischen Hamburg und Lübeck, die sich mindestens auf sämtliche Handels- und Wirtschaftsfragen erstrecken und nach Möglichkeit auch Bremen einbeziehen sollte. Dieser Wunsch wurde auch von volksparteilicher Seite unterstrichen, indem betont wurde, daß trotz der zwischen Hamburg und Bremen in vielen Fällen bestehenden Privatkonkurrenz von Firmen und Reedereien in die Arbeitsgemeinschaft unbedingt auch Bremen aufgenommen werden und diese sogar sich auch zwecks Minderung der Staatsausgaben auf eine gewisse staatspolitische Verwaltungsgemeinschaft erstrecken müsse. Die Demokraten schlossen sich diesen Ausführungen an.

Der Vertreter der Hamburger Regierung und Chef des Finanzressorts, Senator Cohn, sprach bei der Formulierung der Gegenwarts- und Zukunftsbelange Hamburgs ebenfalls über die Verhältnisse zwischen den Hansestädten. Er erklärte, daß die Beziehungen ausgezeichnete wären und jede Frage von politischer und wirtschaftlicher Bedeutung mit Lübeck und Bremen eingehend erörtert würden.

Zu derselben Zeit, gelegentlich der feierlichen Uebergabe der vom preußischen Staat in Harburg-Wilhelmsburg an der Süderelbe erbauten Umschlagsanlagen an das Deutsche Kalisyndikat, sprach Staatssekretär v. Seefeld, als Vertreter der preußischen Regierung über das Verhältnis zwischen Hamburg und Preußen. Seine Ausführungen haben insofern eine besondere Bedeutung, als zum ersten Mal öffentlich kundgetan wurde, daß die seit langem wegen der sogenannten Groß-Hamburg-Frage gespannten Beziehungen zwischen Preußen und Hamburg jetzt einer freund-nachbarlichen Aussprache weichen sollen, die zum Ziel einen gemeinschaftlichen Generalverkehrsplan und Generalsiedlungsplan für das Unterelbegebiet haben.

Die Hamburger Parlamentsreden fanden schließlich ein deutliches Echo bei der Lübecker Zusammenkunft der Senate der drei Hansestädte. In seiner Begrüßungsansprache wies Lübecks Bürgermeister, Loewigt, auf die gleichartige innere Einstellung und Verbundenheit der drei Hansestädte hin, die nicht nur auf historisch gemeinsame Handlungen zurückblicken, sondern auch heute noch durch Wahrung und Betonung gemeinschaftlicher Interessen sich erhöhte Geltung verschaffen müssen. Insbesondere unterstrich der Redner die in letzter Zeit immer weiter ausgebaute Gemeinschaftsarbeit zwischen Hamburg und Lübeck. Wäre eine vollständige Interessengemeinschaft heute vielleicht auch noch nicht möglich, so sei doch eine sich stets betätigende Solidarität nützlich und nötig. Und Hamburgs Vertreter, der zweite Bürgermeister Roß, unterstrich nicht nur diese Ausführungen, sondern betonte, daß, wie zwischen Lübeck und Hamburg gerade in jüngster Zeit neue Gemeinschaften gebildet wären, die staatspolitischen Beziehungen zwischen den drei Hansestädten im gesamtdeutschen Interesse noch weiter ausgebaut werden müßten.

Eine vernünftige Rationalisierung der handelspolitischen Aufgaben der drei Hansestädte kann von der deutschen Wirtschaft nur begrüßt werden, eine Vereinbarung zwischen Preußen und Hamburg über eine gemeinschaftliche Aufschließung des Niederelbegebietes dient der Industrie ebenso wie der Arbeitnehmerschaft.

„Wassersport und Berufsschiffahrt". Auf der vom 6.—9. 7. 28 in Magdeburg stattgefundenen Tagung des 112 Segler-Vereine umfassenden Deutschen Seglerbundes e. V. referierte Herr Franz Reinicke, Köln, über das Thema „Wassersport und Berufsschiffahrt". Der deutsche Wassersport trat mit diesem Vortrag zum erstenmal an die Oeffentlichkeit, um an der Regelung der Wasserverkehrsfragen mitzuarbeiten. Der Vortragende sprach sich u. a. für die Reichsverwaltung der Wasserstraßen aus, damit eine einheitliche Regelung des Wasserstraßenrechtes getroffen werden könne, worin der Wassersport die ihm gebührende Berücksichtigung finden müsse. Gefordert wurde ferner die Vertretung im Reichswasserstraßenbeirat, die Freigabe der Gewässer für den Wassersport, die Abgabenfreiheit für die Sportfahrzeuge sowie für die Bootshäuser und alle sonstigen Sporteinrichtungen auf dem Wasser. Der Vortragende führte weiter aus, daß die Gemeinden verpflichtet werden müßten, durch das Reichswasserstraßengesetz bei Aufteilung von Ufergelände die Wassersportverbände zu berücksichtigen. Eine der Hauptforderungen war weiterhin folgende, daß durch das Wasserstraßengesetz alle Rechte der Fischerei restlos abgelegt würden. / An den Vortrag, der in erfreulicher Weise volles Verständnis für die Erfordernisse der Berufsschiffahrt erwies, schloß sich eine umfangreiche Aussprache an, an der sich u. a. Regierungs- und Baurat Michels als Vertreter des Reichsverkehrsministeriums, sowie der Hauptgeschäftsführer des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V., Syndikus Schreiber, Berlin, beteiligten.

Weltkraftkonferenz — Brennstofftagung London 1928 — Vollkonferenz Berlin 1930. Um den Fachleuten der ganzen Welt Gelegenheit zu bieten, mit Staatsmännern, Wissenschaftlern, Vertretern der öffentlichen Meinung und den Energieverbrauchern zur Erörterung der wichtigsten Fragen aus der Energietechnik und Energiewirtschaft zusammenzukommen und ihre Lösung durch gemeinsamen Meinungsaustausch zu fördern, wurde im Jahre 1924 die erste große Weltkraftkonferenz nach London einberufen, der im Jahre 1926 eine Teilkonferenz über Wasserkraftnutzung und Binnenschiffahrt in Basel folgte. Als nächste Veranstaltung im Rahmen der Weltkraftkonferenz steht nunmehr gleichfalls eine Teilkonferenz, die Brennstofftagung (Fuel Conference) in London vom 24. September bis 6. Oktober 1928 bevor. Das Programm der Tagung sieht nicht weniger als 170 Berichte vor, unter denen Deutschland mit 17 Beiträgen vertreten ist. Sie werden im einzelnen nicht mündlich vorgetragen, sondern stehen bereits vor der Konferenz den Interessenten gedruckt zur

vorherigen Durcharbeitung zur Verfügung und werden lediglich in geschlossener Form von Generalberichterstattern gemeinsam zur Erörterung gestellt. Die Berichte umfassen die Gebiete der festen, flüssigen und gasförmigen Brennstoffe und gehen ausführlich auf die mannigfachen Aufgaben ihrer Behandlung, Lagerung, Verwendung und Beförderung unter besonderer Berücksichtigung der Fernversorgung ein. Weiterhin werden die Fragen der Abhitzeverwertung und Tieftemperaturverkokung, der wissenschaftlichen Ausbildung in der Brennstofftechnik, der organisatorischen Maßnahmen zur wirtschaftlichen Ausnutzung der Brennstoffe, sowie internationaler Vereinbarungen über Bestimmungen, Maßeinheiten, Untersuchungsmethoden u. a. m. behandelt. Rechtzeitige Anmeldung zur Tagung durch das Deutsche Nationale Komitee der Weltkraftkonferenz, Berlin NW 7, Ingenieurhaus, ist dringend empfohlen. Zur Teilnahme an der Tagung berechtigt der Erwerb der Mitgliedschaft gegen einen Beitrag von 30 sh; dieser ermäßigt sich für Mitglieder der dem Deutschen Nationalen Komite angehörenden Verbände auf 20 sh.

*

Die „Zweite Weltkraftkonferenz“ wird vom 16. bis 25. Juli 1930 in Berlin stattfinden. Das technische Programm für diese Tagung liegt ebenfalls bereits vor. Das Verkehrswesen wird in Abteilung III der Klasse C „Energieverwendung“ behandelt werden. Es sind für die Bearbeitung des Verkehrswesens vier Gruppen vorgesehen: 1. Fortschritte in der Umstellung der Eisenbahnen auf elektrischen Betrieb, Betrieb von Nebenlinien. 2. Verbesserung der Wärmeausnutzung in Lokomotiven: Dampfturbinenlokomotive, Diesellokomotive, Hochdrucklokomotive, Kohlenstaublokomotive, 3. Kraftwagen als Zubringen oder Ersatz von Eisenbahnen, 4. Energieverwendung im Schiffsbetrieb.

Anlage von schwimmenden Tankstellen auf den Reichswasserstraßen. Das heute auf den Wasserstraßen vielfach geübte Verfahren, Motorboote vom Ufer, von den Bootshäusern oder von anderen Booten aus unter Verwendung von Kannen und Eimern mit Betriebsstoffen zu versorgen, ist mit einer Reihe von Gefahrmöglichkeiten verknüpft, die sich um so stärker auswirken müssen, je mehr die Zahl der Sportzwecken dienenden Motorboote wächst. Aus dem Bestreben heraus, diese Versorgungsart nach Möglichkeit auszuschalten, sind in der letzten Zeit einzelne Unternehmungen wie die Amerikanische Petroleum-Anlagen-Gesellschaft m. b. H. in Neuß (Rh.) und die Etag-Tankanlagen-Gesellschaft m. b. H. in Köln an die Provinzialbehörden mit dem Antrage herangetreten, die Errichtung von schwimmenden Tankzapfstellen, deren Einrichtungen im allgemeinen denjenigen der Straßenzapfstellen entsprechen, auf den Reichswasserstraßen zuzulassen. Diese Bestrebungen sind im Interesse des Sportverkehrs auf dem Wasser zu begrüßen. Es darf aber anderseits nicht außer acht gelassen werden, daß derartige Tankanlagen größere Mengen von Betriebsstoffen enthalten und daß Unfälle, die auch bei solchen Tanks durchaus möglich sind, unabsehbare Folgen haben können, wenn nicht geeignete Maßnahmen zur Beseitigung der Gefahren getroffen sind, die bei einem etwaigen Auslaufen der zumeist leicht entzündbaren Oele und ihrer Verbreitung auf der Wasseroberfläche entstehen können. Die hieraus sich ergebenden Erwägungen haben die Aufstellung von „Richtlinien für die Prüfung und Genehmigung von Anträgen betreffend Errichtung von schwimmenden Tankanlagen zur Versorgung von Motorbooten usw. mit Betriebsstoffen“ seitens des Reichsverkehrsministers unter Beteiligung der Preußische Minister für Landwirtschaft, Domänen und Forste und für Handel und Gewerbe erforderlich gemach

Schiffsneubauten. Der größte bis jetzt gebaut Rheinschlepper mit kompressorlosem Dieselmoto Otto Krawehl V, passierte Samstag Nachmitta Köln. Das Schiff hat eine Länge, zwischen de Loten gemessen, von 27,7 m. Die Breite au Spanten beträgt 6,3 m. Tiefgang, mit 15 Ton nen Treiböl an Bord, 1,58 m, gleichlastig. De Bauherr des Schiffes ist Bergassesor Dr. Ott Krawehl (Essen). Der Schlepper fährt in Regi der Reederei Jos. Schürmann G. m. b. H., Duis burg. Erbaut wurde das Schiff bei den Schiffs werften und Maschinenfabriken vorm. Janßen Schmilinsky A.-G., Hamburg. Als Betriebskraf dient ein 525 PS kompressorloser Dieselmotor de Motorenfabrik Deutz A.-G., Deutz. — Nach seh stürmischer Ueberfahrt von Hamburg über Cux haven bis Emden (für die das nicht für Hochse gehende Schiff besonders versteift wurde) ging di Fahrt weiter durch den Dortmund-Ems-Kana Rhein-Herne-Kanal bis Duisburg, und hier wurd die Probefahrt auf dem Rhein sofort auf genommen. Mit 2890 Tonnen im Anhang, die au zwei Kähne verteilt waren, fuhr das Schif zwischen Duisburg und Köln mit einer Durch schnittsgeschwindigkeit von 4,9 km die Stunde be einem Pegelstand in Köln von 2,24 m. Der Brenn stoffverbrauch betrug etwa 90 Kilogramm di Stunde; er wird sich nach Einlauf der gesamten An lage wahrscheinlich noch verringern. Wie de „Köln. Ztg.“ berichtet wird, soll es sich bei diese Schiff um den wirtschaftlichsten Schlepern handel der bis jetzt auf dem Rhein gezeigt wurde.

*

Die Reederei Stahlberg in Magdeburg hat m dem Motorschiff „Groß-Magdeburg“ da erste Motor-Personenschiff in den Dienst des Elbe Ausflugverkehrs gestellt. Das Fahrzeug ist au einer Amsterdamer Werft entstanden, 30 m lan 5 m breit und mit einem 90-PS-Dieselmotor au gestattet, der dem Schiff eine Stundengeschwindig keit von 13 km gibt. Das Fassungsvermöge des mit einem Tiefgang von nur 70 cm fahrende Schiffes beträgt 350 Personen.

*

Vor kurzem machte der auf der Deutschen Schif und Maschinenbau-Aktiengesellschaft Werk: Jo C. Tecklenborg A.-G., Bremerhaven-Wesermünd für die Deutsche Dampffischerei-Gesellscha „Nordsee“, Nordenham, erbaute Fischdampfe „Weißenfels“ seine Abnahme-Probefahrt. Beson ders bemerkenswert wird dieser Neubau dadurc daß es sich um das erste größere Fahr zeug handelt, welches die Deutsche Schiff- un Maschinenbau-Aktiengesellschaft nach der Maier Schiffsform erbaut hat.

Das Hauptmerkmal, durch welches sich diese Fischdampfer von allen seinen Vorgängern unte scheidet, ist die durch die Anwendung de Maier-Schiffsform bedingte neuartige Ge staltung der Form des Schiffskörpers. Aus der vo etwa Jahresfrist in der Hamburgischen Schlepp versuchsanstalt vor einem größeren Kreis vo Fachleuten von der Deutschen Schiff- un Maschinenbau-Aktiengesellschaft veranstaltete Vorführung vergleichender Schleppungen von Mo dellen erfuhren die Leser der Z. f. B. zum erste mal von der Maier-Schiffsform. Man hat dama die Schleppergebnisse mit Interesse zur Kenntni genommen. Die Probe auf das Exempel i jetzt gemacht worden und hat, wie wir den Be richten über die Probefahrt entnehmen, in alle Punkten zufriedengestellt.

DEUTSCHE BINNENSCHIFFAHRT

„Verkehrswerbung“ der Reichsbahn. Die Reichsbahnverwaltung hat mit Wirkung vom 1. Juli 1928 eine Verfügung erlassen, in der die einzelnen Dienststellen angewiesen werden, den Ein-, Aus- und Durchfuhrverkehr der Grenzübergangsstationen und der Binnenumschlagsplätze in besonderer Weise zu überwachen. Die Reichsbahnverwaltung führt hierin u. a. aus:

„Die große Bedeutung der Aufschreibungen erfordert, daß alle Anstrengungen gemacht werden, um vollständige und zuverlässige Angaben zu erhalten. Die Eisenbahndienststellen sollen sich daher nicht allgemein auf die Aufschreibung der Angaben beschränken, die sich ohne weiteres aus den Frachtpapieren ergeben, sondern zu diesem Zweck alle ihnen zu Gebote stehenden Hilfsmittel benutzen. Vielfach werden die Dienststellen in Zweifelsfällen nach ihrer Erfahrung das Richtige treffen können. In anderen Fällen werden sich durch geschickte Erkundigungen bei Verfrachtern, Spediteuren, Hafenverwaltungen usw. die erforderlichen Angaben beschaffen lassen. Privatpersonen darf in die neuen Vorschriften keine Einsicht gegeben werden.“

Man kann, so schreibt die Rhein- und Ruhr-Zeitung, in dieser Verfügung nur eine erneute Verkehrsspionage der Reichsbahn erblicken, um der Binnenschiffahrt, die ohnehin durch die Tarifpolitik der Reichsbahn schwer geschädigt ist, weitere Gütermengen zu entziehen. „Im Hinblick auf die im Gange befindlichen Verhandlungen zur Bereinigung des Verhältnisses zwischen Reichsbahn und Binnenschiffahrt hätte man erwarten sollen, daß die Reichsbahn von derartigen Bestrebungen nunmehr Abstand nimmt.“

Der Rheinhafen von Kehl von französischer Kontrolle befreit. Im Friedensvertrag von Versailles sind die Bestimmungen in allen Einzelheiten genau festgestellt, wodurch Deutschland auf allen Gebieten geknebelt werden sollte. So ist bestimmt, um von den Hafenanstalten von Straßburg den Wettbewerb des deutschen Hafens in Kehl hintanzuhalten, daß beide Anlagen auf die Dauer von sieben Jahren einer gemeinsamen französischen Leitung unterstellt werden. Während dieser Frist glaubten die Franzosen durch entsprechenden Ausbau der Straßburger Anlagen diesen ein entscheidendes Uebergewicht gegeben zu haben, während jede Aenderung und Verbesserung des Hafens in Kehl und dessen Zubringerlinie von dem französischen Direktor als in Widerspruch mit dessen Interessen stehend hintertrieben wurde. Als die Ausbaupläne in der siebenjährigen Frist nicht zum Abschluß gekommen waren, setzte Frankreich durch geschickte Auslegung der Bestimmung des Artikels 65 des Versailler Vertrages es bei der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, in welcher durch deren Besetzung es sich die Stimmenmehrheit gesichert hat, eine Verlängerung der Frist um 1½ Jahre durch. Mit dem 10. Juli d. J. ist diese nun abgelaufen, die Zwangsgemeinschaft zwischen Straßburg und Kehl aufgehoben und die Hafenverwaltung hier wieder in deutsche Hände zurückgegeben worden. Es steht zu hoffen, daß unverzüglich die erforderlichen Maßnahmen ergriffen werden, um den von Straßburg erreichten Vorsprung wieder einzuholen. Das wird um so leichter zu erreichen sein, da von jeher der Kehler Hafen von dem von Straßburg für den Umschlag in die Rheinprovinz und nach Vorarlberg bevorzugt wurde, was bei der französischen Wirtschaft nun auch noch der Fall sein wird.

Cassinone, Karlsruhe.

Um die Verwaltung des Mannheimer Hafens. In der am 13. 7. 28 stattgefundenen Vollversammlung der Industrie- und Handelskammer Mannheim erstattete Herr Präsident Lenel Bericht über den Plan eines Betriebsvertrages zwischen dem Staat und der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft über die bisherigen Staatshäfen. Von den Regierungen Sachsens, Bayerns und Badens ist eine gemeinsame Denkschrift an den Reichsverkehrsminister ausgearbeitet worden.

Verkehr mit Kleinfahrzeugen auf dem Rhein. Stück 28 des Amtsblattes der Regierung Köln vom 14. Juli d. J. enthält eine Verordnung des Ministers für Handel und Gewerbe über Aenderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung, nach der die Kleinfahrzeuge ein Kennzeichen zu führen haben. Bis auf weiteres werden vom Nummernzwang befreit die Fahrzeuge der Mitglieder des Deutschen Ruderverbandes, des Arbeitersportbundes, des Deutschen Seglerverbandes, des Deutschen Kanuverbandes und des Motoryachtverbandes. Für die Mitglieder genügt zur Kennzeichnung ihrer Fahrzeuge der Ständer oder die Flagge dieser Verbände. (Vgl. auch Z. f. B. 13-14/1928, 415: „Aenderung der Rheinschiffahrts-Polizeiverordnung“.)

Für die neuen Rheinbrücken bei Ludwigshafen-Mannheim, Speyer und Maxau. In der Vollversammlung der Industrie- und Handelskammer Ludwigshafen am 12. 7. 28 führte die Rheinbrückenbaufrage zur Annahme folgender Entschließung:

„Die beschleunigte Inangriffnahme und Durchführung der bereits beschlossenen Brückenbauten bei Mannheim-Ludwigshafen, Speyer und Maxau ist aus verkehrstechnischen Gründen und im Interesse des pfälzischen Wirtschaftslebens dringend geboten. Die Industrie- und Handelskammer Ludwigshafen am Rhein bittet die Regierung, nach Kräften darauf hinzuwirken, daß etwa noch vorhandene Hindernisse raschmöglichst ausgeräumt werden und die Arbeiten in vollem Umfange noch im laufenden Jahre aufgenommen werden können.“

*

Zur Erlangung von Entwürfen für die Gestaltung der drei neu zu erbauenden Rheinbrücken hat die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft nunmehr einen Skizzen-Wettbewerb ausgeschrieben, an dem sich deutsche Ingenieure und Architekten beteiligen können. Für die Entwürfe sind je vier Preise ausgesetzt. Für die Brücke bei Ludwigshafen-Mannheim je ein Preis von 7000, 5000, 3000 und 2000 Mk., für die Brücke bei Maxau je ein Preis in gleicher Höhe und für die Brücke bei Speyer je ein Preis von 9000, 7000, 5000 und 3000 Mk. Das Preisgericht kann weitere Entwürfe zum Ankauf für je 1000 oder 500 Mk. empfehlen. Falls ein preisgekrönter oder gekaufter Entwurf ganz oder teilweise zur Ausführung kommt, erhält der Verfasser weitere 12 000 Mk. oder einen Teil dieser Summe. Ueber die Höhe der Entschädigung entscheidet die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft im Einvernehmen mit dem Reichswettbewerbsausschuß. Für die drei

Brücken sind drei verschiedene Preisgerichte gebildet worden, die als Vorsitzenden Ministerialdirektor Knaut vom Reichsverkehrsministerium haben und sich aus Mitgliedern der Reichsbahn und anderen Sachverständigen zusammensetzen.

Die Entwürfe sind bis zum 29. September 1928 bei der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Berlin W 8, Voßstraße 35, einzuliefern, die auch auf Anforderung die genauen Bedingungen abgibt.

Frühjahrstagung des Rheinwasserstraßenbeirats. Auf der diesjährigen Frühjahrstagung des Rheinwasserstraßenbeirats am 23. 6. 1928 in Köln hielt Ministerialdirektor Fuchs (Karlsruhe) einen Vortrag über den Stand der Oberrheinfragen. Im Januar 1928 sei eine Verständigung zwischen dem Deutschen Reiche und der Schweiz über die Bau- und Unterhaltungskosten der Strecken Straßburg-Basel und Basel-Bodensee zustandegekommen, die jedoch noch der Genehmigung der zuständigen gesetzgebenden Körperschaften bedürfen. Weiter gediehen ist die Regelung der Frage der drei Oberrhein-Brücken bei Maxau, Speyer und vor allen Dingen Mannheim-Ludwigshafen. Die Kosten für diese drei Brücken, die 42 Millionen Mark betragen, werden zwischen dem Reich, Baden und Bayern gedrittelt. Schwierigkeiten machen die Besatzungsbehörden. Die Schiffahrts- und Eisenbahn-Kommissionen der Alliierten haben sich für unzuständig erklärt. Diplomatische Schritte gegen diese, nach Ansicht der zuständigen deutschen Behörde unzulässige Einmischung der Besatzungsbehörde sind erfolgt. Für die drei Brücken wird ein Wettbewerb ausgeschrieben, im nächsten Jahr soll der Bau beginnen. Hinsichtlich der Frage der Brückengelder stellte sich der Rheinwasserstraßenbeirat einmütig auf den Standpunkt, daß bei sämtlichen Rheinbrücken so rasch wie möglich die Erhebung von Brückengeldern einzustellen sei. (Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ist als Eigentümerin der Hindenburg-Brücke bei Bingen bekanntlich der Ansicht, daß diese Brücke als nicht öffentlich dem Reichsgesetz über die Aufhebung der Brückengelder nicht unterliege.) Eine längere Auseinandersetzung löste die Gebührenfrage für die Transitgüter im Hafen Frankfurt a. M. aus. Von den Partikulierschiffern und dem Vertreter von Aschaffenburg wurde sehr heftig gegen die angebliche Bevorzugung Frankfurts durch Ermäßigung der Transitgebühren um 50 Prozent für Transitgüter, die im Frankfurter Hafen umgeschlagen werden, gekämpft. Schließlich stellte sich aber der Rheinwasserstraßenbeirat einmütig auf die Forderung der Stadt Frankfurt ein.

Der Reichsrat für Aachen und die Rheinschiffahrt. Auf ihrer Rheinlandsreise trafen die Mitglieder des Reichsrats am 6. 7. 28 nach ihrem Besuch in Köln und Düsseldorf in Duisburg ein, wo sie im festlich geschmückten Sitzungssaal des Rathauses von Oberbürgermeister Dr. Jarres empfangen wurden. In seiner Begrüßungsansprache gab Dr. Jarres einen Ueberblick über das Werden der Stadt, um dann auf ihre neuere Entwicklung einzugehen, wobei er insbesondere auf den Rekordumschlag in den Duisburg-Ruhrorter Häfen hinwies. Die weitere Entwicklung der Häfen sei aber abhängig von der Vervollkommnung der technischen Einrichtungen. Er hoffe, daß die preußische Staatsregierung die Stadt bei diesem Bestreben nicht im Stich lassen würde. Die Schiffahrt liege jetzt schon danieder. Durch den Friedensvertrag sei der beste Schlepp- und Kahnraum vom Rhein weggenommen worden. Die Initiative der deutschen Schiffsreeder hätte zwar schon 1926 für einen Ausgleich gesorgt, doch die Rheinschiffahrt sei ein unrentables Geschäft. Dies wirke sich natürlich wieder auf die Rentabilität der Häfen aus. Der letzte Ausstand habe während seiner siebenwöchigen Dauer einen Verlust von 800 000 Mark für die Häfen gebracht. Dies sei ein Schade, der in diesem Jahr überhaupt nicht und in zwei Jahren kaum wieder eingeholt werden könne. Als besonders betrüblich bezeichnete der Redner, daß die deutsche Flagge auf dem Rhein immer mehr zurückgedrängt werde. Auch die Lage der Zechen sei außerordentlich bedrängt, da es infolge der Staffeltarife jetzt möglich sei, schwedische Kohle im Ruhrgebiet genau so billig wie die Ruhrkohle anzubieten. Die Last des Ausfuhrgeschäfts ruhe allein auf der Ruhrkohle, aber das Inlandgeschäft decke diesen Verlust schon nicht mehr. Man sei aber das Auf und Ab der Wirtschaftslage schon gewohnt und werde das tun, was man in den bisherigen schwierigen Zeiten immer getan habe: den Kopf oben behalten. — Am Abend des 6. 7. 28 fuhr der Reichsrat zum größten Teil nach Berlin zurück. Um aber dem notleidenden Aachener Gebiet seine Teilnahme zu bekunden, reisten am 7. 7. 28 von Duisburg aus zehn führende Reichsratsmitglieder dorthin. Bei dem Abschied, den die Stadt Duisburg dem Reichsrat am 6. 7. 28 im Duisburger Hof gab, brachte Oberbürgermeister Dr. Jarres, zugleich als Vorsitzender des Rheinischen Provinziallandtags, seine Freude darüber zum Ausdruck, daß ein Teil des Reichsrats dem Aachener Gebiet noch einen Besuch abstatte, um ihm die Grüße des Reichsrats zu überbringen. Weil das Aachener Gebiet durch die vollständige Umwälzung der wirtschaftlichen Verhältnisse innerhalb und außerhalb der Grenzen am schwersten von allen rheinischen Gebieten leide, erfülle der Reichsrat ein großes vaterländisches Werk, wenn er sich für die Steuerung der Not dieses schwer ringenden Teils der westlichen Grenzmark einsetze. In seiner Antwort versicherte Staatssekretär Weismann, daß der Reichsrat mit innigstem Mitgefühl gerade an Aachen denke. Unter dem Eindruck der Schilderung, die Oberbürgermeister Dr. Jarres über die trostlose Lage der Rheinschiffahrt am Vormittag gegeben hatte, versprach Staatssekretär Weismann auch der Rheinschiffahrt die Hilfe des Reichsrats, soweit er dazu imstande sei. Der Not in der Schiffahrt müsse in irgendeiner Form gesteuert werden. Mittel und Wege dazu müßten sich finden, denn es gehe nicht an, daß auf dem Rhein die deutsche Schiffahrt immer mehr verschwinde.

Wechsel im Vorsitz der Westdeutschen Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft. In der Ende Juni in Frankfurt a. M. stattgefundenen Vorstandssitzung der Westdeutschen Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft wurde an Stelle des zurückgetretenen Herrn Kommerzienrat Dr. med. h. c. Gerhard Küchen, der das Amt seit dem Jahr 1905 begleitet hatte, der bisherige stellvertretende Vorsitzende, Herr Joseph Schürmann, Duisburg, zum 1. Vorsitzenden gewählt. Als stellvertretender Vorsitzender wurde Direktor Kölven, Dortmund, berufen, als Schriftführer Direktor von Kamp, Ruhrort, und als Rechnungsprüfer Direktor Schmidt, Köln.

Der Hafen Emden, der Erzmund für das östliche Ruhrgebiet. Am 2. 7. 1928 fand in Emden die erste Sitzung des Emder Hafenbeirats statt, der auf Grund der Verordnung des Ministers für Handel und Gewerbe vom 8. Februar d. J. gebildet worden ist. In diesem Hafenbeirat sind alle an dem Emder Hafen interessierten Wirt-

schaftskreise vertreten, so die Industrie- und Handelskammer für Ostfriesland und Papenburg in Emden, die kaufmännische Deputation in Emden, der Emder Handelsverein in Emden, Emder Hafenumschlagsgesellschaft m. b. H. in Emden, der Schiffahrtsverein für die westdeutschen Kanäle in Dortmund, die Vereinigten Stahlwerke in Düsseldorf, die Eisen- und Stahlwerke Hoesch in Dortmund, die Klöckner-Werke in Duisburg, das Rhein.-Westf. Kohlensyndikat in Essen, sowie die Stadt Emden, die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, die Reichswasserstraßenverwaltung und die Arbeitnehmerschaft. Der Emder Hafenbeirat stellt auf dem Gebiete des Hafenwesens die erste im Wege einer Verordnung geschaffene, also dauernde Einrichtung dar. Aufgabe des Hafenbeirats ist es, in wichtigen Hafenangelegenheiten von allgemeiner wirtschaftlicher Bedeutung, namentlich in Fragen des Ausbaus, Verkehrs, Betriebs und der Abgaben und Umschlagtarife den staatlichen Behörden gutachtlich zur Seite zu stehen und eine vertrauensvolle Zusammenarbeit von Staat, Stadt und Wirtschaft zu vermitteln. Der Hafen Emden ist der Erzmund für das östliche Ruhrgebiet, mit dem er durch den Dortmund-Ems-Kanal verbunden ist. Dieser Weg ist der billigste und kürzeste für die Einfuhr von Erz nach dem östlichen Eisenindustriegebiet. Emden ist aber auch der westlichste deutsche Hafen, der diesem Industriegebiet zur Verfügung steht und der ihm erhalten bleiben muß, sowohl im Interesse dieses Industriegebiets wie der gesamten deutschen Volkswirtschaft. Denn der Verkehr an Ein- und Ausfuhrgütern zum und vom Industriegebiet, der nicht über Emden geleitet wird, geht über die benachbarten holländischen Häfen und geht damit der deutschen Volkswirtschaft verloren. Hier kann die private Wirtschaft viel dazu beitragen, die Abwanderung des Verkehrs von Emden zu verhüten und neuen Verkehr nach Emden zu leiten. Der Hafenbeirat hat hier die verantwortungsvolle Aufgabe, in naher Verbindung mit den Staatsbehörden wirtschaftliche Arbeit zu leisten und dahin zu wirken, daß das hohe im Emder Hafen investierte Kapital auch fruchtbringend benutzt wird. Die Einrichtung des Hafenbeirats lehnt sich an die bereits bestehende Organisation der Wasserstraßenbeiräte an, die sich nach den bisherigen Erfahrungen gut bewährt haben. Nach ihrem Vorbilde hat der Hafenbeirat auch aus seinen Mitgliedern zunächst zwei Ausschüsse gebildet, einen Haupt- und Schiffahrtsausschuß und einen Tarifausschuß, die sich der ihnen vom Beirat übertragbaren Aufgaben insbesondere auf dem Gebiete des Verkehrs- und des Tarifwesens zu widmen und die Beratungen des Beirats vorzubereiten haben.

Der Preußische Landtag für den Bau des Hansa-Kanals. Der Handelsausschuß des Preußischen Landtages beschäftigte sich kürzlich mit Anfragen und Anträgen des Zentrums, der Sozialdemokraten und Kommunisten über Stillegung von Zechenanlagen und weiteren Bergbauangelegenheiten. Angenommen wurde schließlich ein Antrag des Zentrums, der Sozialdemokraten und Demokraten, worin das Staatsministerium ersucht wird, rechtzeitig vor Ablauf des Ruhrkohlensyndikats mit der Reichsregierung in Verhandlungen einzutreten über Aenderungen des Syndikatsvertrages und des Kohlenwirtschaftsgesetzes im Interesse der Arbeitnehmer und zur Verhinderung von Stillegungen. Angenommen wurden auch zwei Anträge der Deutschen Volkspartei betreffend Einwirkung des Staatsministeriums auf die Reichsregierung und die Reichsbahn dahin, daß die Küstentarife für Kohle zur Ermöglichung eines besseren Wettbewerbes mit der englischen Kohle wesentlich ermäßigt und der Bau des Hansakanals unverzüglich in Angriff genommen werde.

Der Stand der Bauarbeiten am Mittellandkanal bei Braunschweig. Angeregt durch die Inbetriebnahme der Hindenburg-Schleuse bei Anderten und die Inbetriebnahme des Hildesheimer Hafens am Mittellandkanal veranstaltete die Kreisdirektion für den Kreis Braunschweig-Land eine Besichtigungsfahrt für die Vertreter der Presse unter Beteiligung von Regierungsvertretern, damit sich diese von dem Stand der Bauarbeiten am Mittellandkanal im braunschweigischen Baugebiet überzeugen konnten. Die Besichtigungsreise, so berichtet die „Hannoversche Landeszeitung", bestätigte zunächst die Tatsache, daß zur Vollendung der Kanalstrecke von Peine—Braunschweig—Magdeburg noch einige Baujahre erforderlich sind und daß man gut daran tut, seine Erwartungen nicht allzu hoch zu stellen. Selbstverständlich wird auch bei Braunschweig fleißig gearbeitet Im Bezirk des Kanalbauamtes Braunschweig werden zur Zeit 770 Personen beschäftigt, zum größten Teile Erwerbslose aus Braunschweig und den angrenzenden Gebieten, aber diese Zahl der Arbeitskräfte reicht noch nicht aus, um das Tempo der Arbeiten zu beschleunigen.

Die Arbeiten sind jeweils abhängig von der Höhe der Zuschüsse, die vom Reich und von den Ländern gezahlt werden. Die Linienführung für den Mittellandkanal wird im Braunschweiger Kanalbaubezirk schon einigermaßen sichtbar. Bei Woltorf mußte eine Betonbrücke gebaut werden, die eine Spannweite von 46 Metern erhielt. Infolge dieses Brückenbaues machte sich auf einer Strecke von zirka drei Kilometern auch die Verlegung einer Landstraße notwendig. Bei Woltorf—Peine sind insgesamt 600 000 Kubikmeter Bodenmassen bewegt worden. Bemerkenswert sind dort die Bodenverbesserungen, die unter Verwendung des aus dem Kanalbett ausgehobenen Erdreiches vorgenommen werden konnten. Da in diesem Bauabschnitt insgesamt 3,8 Millionen Kubikmeter Bodenmassen bewegt werden müssen, wird es möglich sein, diese Bodenkultur in großem Stile zu betreiben.

Bei Wenden wird der Kanal in einen 25 Meter tiefen Einschnitt gelegt werden müssen. Für die Ablagerung der Erdmassen wurde bei Vechtsbüttel ein geeignetes Gelände von 120 Morgen freigemacht, das um 10 Meter erhöht wird. — Moderne Absatzmaschinen werden in Betrieb gestellt. Man sieht an allen Stellen, daß gearbeitet wird und daß man das Hauptgewicht darauf legt, mit den ausgehobenen Erdmassen Sumpfland kulturfähig zu machen, was als eine der wichtigsten Aufgaben bei diesem Kanalbau bezeichnet werden darf.

Auflösung des Oberländischen Kleinschifferverbandes. Die oberländischen Kleinschiffer haben in der Mitgliederversammlung am 20. Februar 1928 einstimmig die Auflösung des „Oberländischen Kleinschifferverbandes" beschlossen. Die oberländischen Schiffer haben inzwischen die „Betriebsgenossenschaft der Oberländischen Kanalschiffer, Eingetragene Genossenschaft mit beschränkter Haftpflicht gegründet. Ihr Sitz ist Elbing. Vorsteher ist der Spediteur Paul Spudich in Osterode (Ostpr.), Vorsitzender des Aufsichtsrats der Pfarrer Franz Rauch in Prostken und Geschäftsführer der Stadtobersekretär Ernst Kraska in Elbing.

AUSLÄNDISCHE BINNENSCHIFFAHRT

Ansätze zu einer einheitlichen Verkehrspolitik in Belgien. Unter vorstehender Ueberschrift bringt I. u. H.-Zeitung interessante Mitteilungen über die bemerkenswerten verkehrspolitischen Wandlungen Belgiens in den vergangenen Monaten, denen wir folgendes entnehmen:

Die Rührigkeit, welche die belgische nationale Eisenbahngesellschaft in dem ersten Jahre ihres Bestehens an den Tag legte, hat nicht nur Anerkennung, sondern von gewisser Seite auch lebhaften Widerspruch gefunden. Die verschiedenen Sondertarife, welche die Eisenbahngesellschaft für Kohle, Erze und andere Schwergüter eingeführt hat, drohen der Binnenschiffahrt Belgiens großen Schaden zuzufügen. Von dieser Seite ist daher die Geschäftsgebahrung der Eisenbahngesellschaft lebhaft angegriffen worden, und auch der Regierung hat man im Verlaufe der letzten Monate heftige Vorwürfe gemacht, daß sie diesen rücksichtslosen Konkurrenzkampf der Eisenbahn gegen die Binnenschiffahrt geduldet hat. Die Presse hat sich teilweise lebhaft mit der Angelegenheit beschäftigt, auch das Parlament ist mit der Frage befaßt worden. Der liberale Abgeordnete Joris hat vor einigen Wochen an den Verkehrsminister eine Interpellation gerichtet, ob die Regierung es zulassen wolle, daß die Binnenschiffahrt durch den unglaublich niedrigen Sondertarif der Eisenbahngesellschaft allmählich zugrunde gerichtet werde. Die Interpellation, welche schon verschiedentlich von der Tagesordnung abgesetzt war, ist am 10. Juli auf Anforderung der Regierung „sine die" vertagt worden, und zwar konnte dies jetzt mit einer gewissen Begründung geschehen, weil der „Moniteur" vom folgenden Tage, den 11. Juli, eine Verordnung, betr. die Einrichtung eines „Conseil supérieur des transports, veröffentlichte. Hiermit ist der erste Schritt zur Aufstellung einer einheitlichen Verkehrspolitik erfolgt, an der es bisher in Belgien gefehlt hat. Der „Conseil des Grands Travaux" hatte vor längerer Zeit schon die Schaffung eines Obersten Verkehrsrats als Träger einer nach großen Gesichtspunkten orientierten einheitlichen Verkehrspolitik angeregt. Dieser Anregung ist die Regierung nunmehr nachgekommen.

Der Oberste Verkehrsrat hat gemäß Artikel 2 des neuen Gesetzes die Aufgabe, alle Fragen, welche sich aus dem Nebeneinanderbestehen der verschiedenen Arten von Verkehrsmitteln ergeben, zu prüfen und der Regierung Vorschläge zu machen, um das bestmögliche Zusammenwirken der Verkehrsmittel und die weitgehendste Ausnutzung ihrer Anlagen sicherzustellen. Dem Rat gehören sowohl Vertreter aller in Betracht kommenden öffentlichen Körperschaften als auch aller interessierten privaten Wirtschaftskreise an. Sie werden vom Ministerpräsidenten nach einer von den einzelnen Verbänden ausgestellten Liste ernannt. Auch Delegierte der wichtigsten Ministerien — so auch des Außenministeriums — sind mit beratender Stimme vertreten. Die Grundlage, auf die der Rat gestellt ist, ist demnach eine außerordentlich breite. Den Vorsitz führt der Verkehrsminister oder sein Vertreter.

Es ist anzunehmen, daß mit dieser ersten Dokumentierung des Willens der Regierung, das Problem der einheitlichen Verkehrspolitik nunmehr ernsthaft in Angriff zu nehmen, die öffentliche Erörterung des Streites zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt in etwas gemäßigtere Bahnen geleitet werden wird. Welch lebhafte Formen der Kampf zum Teil bereits angenommen hatte, zeigt ein erst vor einigen Tagen veröffentlichter Brief des „Nationalkomitees zur Verteidigung der Binnenschiffahrt" an den Verkehrsminister, in dem darauf hingewiesen wird, daß die „Société nationale des Chemins de fer" ihre Tarife zum Schaden der Schiffahrt ermäßigte, und daß alle Versuche des Nationalkomitees, einen Ausgleich der Interessen von Eisenbahn und Binnenschiffahrt herbeizuführen, von der nationalen Eisenbahngesellschaft unbeachtet geblieben, bezw. mit neuen Tarifermäßigungen beantwortet worden seien. Der Vertreter der Binnenschiffahrt verlangt daher in dem offenen Brief energische Maßnahmen zum Schutz aller anderen Verkehrsmittel. Die Eisenbahngesellschaft begründet ihrerseits ihre, die Binnenschiffahrt schädigende Maßnahmen damit, daß die Eisenbahnen für Belgien größere Bedeutung besäßen als die Wasserwege. Bei einer Höchstanspannung der Eisenbahnen im Güterverkehr würden für das Land sehr viel mehr Gewinne erzielt als bei dem billigen Warentransport auf dem Wasserwege. Der Ausbau des Eisenbahnnetzes würde sehr viel weniger kosten als der Ausbau der Wasserwege und würde für das gesamte Land von großem Nutzen sein. Ebenso würde die Aufhebung der billigen Eisenbahntarife zum Besten der Binnenschiffahrt eine Schädigung des ganzen Landes bedeuten.

Ein mit vorstehendem Fragenkomplex in Zusammenhang stehender Gesetzesvorschlag betr. Einrichtung eines zentralen Ausschusses für die Binnenschiffahrt liegt zur Zeit der Kammer zur Beschlußfassung vor. Die Einrichtung dieses Ausschusses entspricht einem lang gehegten Wunsch der interessierten Kreise der Binnenschiffahrt. Das „Office de la Navigation" wird beim Arbeitsministerium eingerichtet und ist eine öffentlich-rechtliche Körperschaft, seine Kompetenzen sind außerordentlich weitgehend. Ihm unterstehen praktisch sämtliche Binnenschiffahrtseinrichtungen, d. h. Kanäle, Schleusen, Häfen, Treidelwege usw. sowohl hinsichtlich ihrer Unterhaltung, Instandsetzung als auch Benutzung; es untersteht ihm ferner der gesamte Binnenschiffahrtsverkehr. Die Entscheidungen des Ausschusses unterliegen der Zustimmung des Arbeitsministers. Als eigene Einnahmen werden dem Ausschuß zugewiesen: alle Schiffahrtsabgaben und Steuern, ferner Subventionen des Staates und der Kommunen und Beiträge seitens privater Gesellschaften. Der Haushalt des Ausschusses unterliegt der Billigung des Rechnunghofes.

Deutsche Sachlieferungen für die Rhone-Regulierung. Die Lyoner Handelskammer hat in ihrer Junisitzung in der Frage der Rhone-Regulierung folgenden Wunsch gutgeheißen: In Erwägung, daß die Rhone-Regulierung vom Standpunkte der Schiffahrt, der Bewässerung, der Gewinnung elektrischer Kraft dringend von Handel, Industrie, Landwirtschaft, den Vertretern der Handelskammern, den Städten und den Generalkonsulaten gefordert wurde; in Erwägung weiterhin, daß die Verbesserung des Flußlaufes ein Sinken der Frachtkosten nach sich ziehen wird, eine Zunahme der Flußschiffahrt bringe, den Warenaustausch erleichtere, die Beziehungen zwischen der Schweiz und überseeischen Ländern über französisches Gebiet weiter entwickele; in Erwägung zudem, daß die Pro-

duktion neuer elektrischer Energiemengen einmal die Entwicklung der Industrie fördert und zudem erlauben wird, in weitgehendem Maße sich von der Kohleneinfuhr aus dem Auslande zu befreien und die Elektrifikation der Eisenbahnen fortzusetzen; in Erwägung schließlich, daß die Regierung gegenwärtig ein wirksames Mittel in der Hand hat, um dieses große Werk durchzuführen, indem sie die Sachlieferungen Deutschlands hierzu verwendet: gibt die Lyoner Handelskammer dem Wunsche Ausdruck, daß ein Teil der auf Grund des Dawes-Planes gemachten Zahlungen und Lieferungen zur Rhone-Regulierung verwendet werden möge. Dieser Wunsch wurde einstimmig gutgeheißen. Es wurde zudem beschlossen, ihn Ministerpräsident und Finanzminister Poincaré, dem Minister für öffentliche Arbeiten sowie dem Minister für Handel und Industrie zu übermitteln.

Monatsbericht aus den Donauländern. Oesterreichische und Schweizer Bankgruppen haben sich zur Förderung und eventuell zur Finanzierung des Plans der Errichtung einer Donau-Großkraftanlage bei Ybbs-Persenbeug in Oesterreich zusammengeschlossen. Es ist die Errichtung eines Stauwehrs quer durch die Donau geplant, worin zwei Schiffahrtsschleusen von je 230 m nutzbarer Länge und 24 m lichter Breite eingebaut werden. Diese Schleusen ergeben günstige Ein- und Ausfahrten für sämtliche auf der Donau verkehrenden Schiffstypen und können insbesondere gleichzeitig zwei komplette Schleppzüge, bestehend aus je einem Zugdampfer und vier Schleppkähnen, bergwärts und talwärts durchschleusen. Das Kraftwerk wird in 10 Turbinen pro Sekunde 1500—1800 Kubikmeter Wasser aus der Donau zur Kraftgewinnung ausnützen, und zwar mit einer Leistung von 120 000—130 000 PS. Die Anlage wird für die Schiffahrt den bedeutenden Vorteil haben, daß der gefährliche Greiner Strudel, der sich oberhalb Persenbeug befindet, gänzlich überstaut wird und außerdem das Stromgefälle in diesem Teil der Donau vermindert wird. Die Bauzeit ist für 4—5 Jahre vorgesehen.

*

Die Internationale Donaukommission hat auf ihrer Sommertagung in Wien das Uebereinkommen mit Jugoslawien und Rumänien über die Einführung eines eigenen Schiffahrtsdienstes im Eisernen Tor angenommen. Doch konnte über nicht weniger als 15 Einzelbestimmungen keine Uebereinstimmung der Meinungen erzielt werden; sie werden in der Dezember-Tagung nochmals zur Sprache kommen. Die Kommission hat ferner einen Beschluß dahingehend gefaßt, daß ab 1. Februar 1929 die Einhebung der Schiffahrtstaxen in den Stromschnellen und im Eisernen Tor-Sektor aus den Angaben der Listen des Schiffsgehalts basieren wird. Weiter wurde die Ausschüttung eines Akonto für den Zinsendienst der dreiprozentigen Eisernen Tor-Anleihe beschlossen. Die nächste ordentliche Tagung wird am 4. Dezember eröffnet werden.

*

Die Internationale technische Donaukommission hält derzeit in Lussin ihre Tagung ab. Es ist dies neben der alten Europäischen Donaukommission und der 1919 geschaffenen Internationalen Donaukommission die dritte Körperschaft dieses Namens. Ihr Entstehen geht auf einen ungarischen Vorschlag zurück, welcher sich dahin aussprach, daß die technischen Fragen des mittleren Donaubeckens von solcher Wichtigkeit für die Schiffahrt und die sonstige Wirtschaft der Anrainer seien, daß zu deren Regelung eine eigene ständige Kommission gebildet werden müsse. In ihr sind nicht, wie in den anderen Donaukommissionen, am Strom nicht unmittelbar interessierte Staaten vertreten, sondern nur die Anrainer der mittleren Donau, Oesterreich, die Tschechoslowakei, Ungarn, Jugoslawien, Rumänien. Gegenstand der ersten Beratung bildet die ungarische Beschwerde gegen Rumänien wegen der ungenügenden Instandhaltung des Eisernen Tores, mithin ein Problem, das in seinen Einzelheiten auch die Internationale Donaukommission eingehend beschäftigt.

*

Zur Ueberwachung und Fortbildung des in München abgeschlossenen Tarifabkommens Hamburg—Triest ist ein besonderer Verband gegründet worden, dem Vertreter der deutschen, österreichischen, tschechoslowakischen, ungarischen, jugoslawischen und italienischen Bahnen angehören. Der Verband wird „die Wettbewerbsverhältnisse beobachten", die Durchführung der Konferenzbeschlüsse überwachen und für die Fortentwicklung des Abkommens sorgen.

*

In Oesterrreich liegen den kompetenten Stellen sieben verschiedene Projekte zur Errichtung von Donaukraftwerken vor. Zur Verwirklichung wird einstweilen nur das Projekt des Kraftwerk bei Ybbs—Persenbeug mit Schiffahrtsschleuse bei der Stromenge von Grein gelangen; die Vorarbeiten sind bereits in Angriff genommen. An zweiter Stelle wird voraussichtlich jenes Projekt ausgeführt werden, welches in Verbindung mit der Erbauung eines Großhafens Wien die Errichtung eines Wasserkraftwerks vorsieht. Doch begegnet die Errichtung des erstgenannten Kraftwerkes heftigem Widerstand in der Oeffentlichkeit. Im österreichischen Nationalrat wurde eine Interpellation eingebracht, welche die Erbauung des Werks als Schädigung der landwirtschaftlichen Bevölkerung bezeichnet; in einigen Fachkreisen ist man der Ansicht, daß das Projekt in dem so stark geschiebeführenden Strom fast unerschwingliche dauernde Baggerungen notwendig machen würde, um den Schiffahrtsweg vor Versandung zu schützen. / Die Fahrgastschiffahrt der D. D. S. G. wurde für die Zeit des X. Sängerbundesfestes in Wien stark verdichtet. In Verbindung mit der ab 2. September in Wien stattfindenden „Internationalen Hafenausstellung" wird auch eine „Kolonialausstellung" stattfinden. / Die österreichische Traunsee-Schiffahrts-Gesellschaft hat im ersten Betriebsjahr gegen 30 000 Fahrgäste befördert und bei einem Kapital von 1,5 Millionen S einen Reingewinn von 8000 S erzielt.

*

Die Tschechoslowakische Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft weist für das letzte Betriebsjahr aus dem Schiffsverkehr Einnahmen von 30 Millionen Kronen auf. Die finanzielle Lage der Gesellschaft hat sich gegen das Vorjahr ein wenig gebessert. — In Preßburg (Bratislava) wird ein besonderer Hafen für Brenn- und Explosivstoffe bereitgestellt. Diese Maßregel wird im Interesse der Sicherheit der Stadt ergriffen. Petroleum wird in einer unterirdischen Leitung zum Hafen geführt, Geleiseanlagen usw. zur reibungslosen Durchführung des diesbezüglichen Umschlagsverkehrs errichtet. — Die bereits angekündigten Bauarbeiten im dritten tschechoslowakischen Donauhafen, und zwar in Parkan (Parkany), werden in Angriff genommen. In der Tschechoslowakei wurden während des ersten Halbjahres über die beiden wichtigsten Häfen Preßburg (Bratislava) und Komarno (Komorn) 274 000 t nach dem Ausland ausgeführt (um 16% mehr als im ersten Halbjahr 1927) und 102 000 t aus dem Ausland eingeführt (um 45% weniger als im gleichen Vorjahrsabschnitt). Der Warenumschlag im Preßburger Hafen umfaßte

176 000 t (um 29% weniger), im Komorno-Hafen 209 000 t (um 11% mehr). Die Durchfuhr durch das tschechoslowakische Donaugebiet bei Preßburg betrug 326 000 t (um 8% weniger). Somit hat Komorn anscheinend endgültig Preßburg von der ersten Stelle verdrängt. Im ganzen war der Donauverkehr schwächer als im gleichen Vorjahrsabschnitt. Auf der Moldau und Elbe zeigte der Verkehr hingegen in jeder Hinsicht eine Vermehrung gegenüber dem Vorjahr. / Der in der Z. f. B. bereits erwähnte Petroleumhafen in Preßburg wird am linken Ufer unterhalb der bisher vorhandenen Hafenanlagen errichtet. Auf einem Flächenraum von 16 000 m² werden die staatlichen Pumpanlagen aufgestellt; der übrige Teil der Hafenpartie wird an private Petroleumgesellschaften zur Errichtung von Zisternen und Abwicklung des Umladens verpachtet. Der Staat selbst wird zwei Reservoire für kleinere Betriebe errichten. / Die Ausgestaltung des Schiffsverkehrs zwischen der Tschechoslowakei und Sowjetrußland entwickelt sich zu einer Angelegenheit von hoher Tragweite. Es ist beabsichtigt, den Donauhafen Preßburg zum Ausgangspunkt zu machen; der Frachtverkehr vollzieht sich dann unter tschechoslowakischer Flagge talwärts bis Sulina, wo die Ladung auf Schwarze-Meerdampfer für die russischen Häfen umgeschlagen wird. Bisher hat sich der tschechisch-russische Verkehr fast ausschließlich über Hamburg abgewickelt. Die Experten der beiden Länder behaupten, der Donauweg bringe im Vergleiche zur Relation Hamburg eine bedeutende Tarifersparnis und eine Zeitersparnis von 35 Tagen. Es wurden bereits nennenswerte Transporte auf dem Donauweg nach Südrußland abgefertigt, so u. a. 18 000 t Eisenröhren aus Wittkowitz in Mähren, welche für die Naphtaleitungen in Baku bestimmt sind. In Zukunft soll auch der russische Export diesen Weg nehmen, und zwar die Verfrachtung von Getreide, Rohöl und anderen Rohprodukten, während aus Preßburg in erster Linie Maschinen und andere Industrieerzeugnisse nach Rußland ausgeführt werden. In Preßburg ist eine sowjetrussische Handelsvertretung errichtet worden. Die Sowjets werden den raschen Bau des Wolga—Donaukanals betreiben, welcher die inneren Gebiete des europäischen Rußlands dem Schwarzen Meer und damit der Donau näher bringt. Die Tschechoslowakei denkt daran, auf dem Schwarzen Meer eine Seehandelsflotte aufzustellen, so daß sich die ganzen Transporte unter gleicher Flagge abwickeln würden. Der beabsichtigte Eintritt Sowjetrußlands in den Binnenschiffahrtsverkehr auf der Donau ist ja bereits in Aussicht gestellt worden. Dem russischen Petroleum wird sich dadurch das mitteleuropäische Absatzgebiet erschließen. Russische Güter werden in Preßburg nach tschechoslowakischen, polnischen und deutschen Bestimmungsstationen umgeschlagen werden.

*

Der Schiffspark der Kgl. Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrts-Gesellschaft umfaßt 79 Dampfer mit 26.586 PS, 219 Schleppkähne mit 125.784 t Tragfähigkeit, 2 Motorschiffe mit 320 PS, ferner Pontons, Werkstättenschiffe, Schwimmkrane etc. / Die Gesellschaft war in der letzten Zeit mit ihren 30 neuen Lokaldampfern kaum in der Lage, den Bedürfnissen des Budapester Nahverkehrs nachzukommen. / Eine Neueinführung auf der Donau in Budapest sind Taxi-Motorboote.

*

In Bulgarien wurden im Jahre 1927 über die Donauhäfen 257 400 t ein- und 246 500 t ausgeführt. Die erste bulgarische Schiffswerft, die in Varna errichtet worden ist, befindet sich im Besitze einer Aktiengesellschaft. Ihre Gründer sind die Bulgarische Handelsdampfschiffahrtsgesellschaft, ferner die Maschinenfabrik „Hanomag" in Hannover, die Maschinenfabrik Ringhofer in Prag-Smichow, die Schiffswerft „Nobiskrug" in Regensburg sowie zwei bulgarische Gesellschaften in Sofia. Das Aktienkapital ist in einer Höhe von 15 Millionen Lewa eingezahlt, wovon 6 Millionen auf die erwähnten beiden deutschen Gesellschaften entfallen.

In Bulgarien sind neue Bestimmungen über die Hafengebühren in den Donauhäfen herausgekommen. Im Durchzugsverkehr sind keine Gebühren zu entrichten, wenn das Schiff keine Handelsoperationen vornimmt und sich nicht länger als 48 Stunden im Hafen aufhält.

*

Man ist nun auch in Rumänien zu der Ueberzeugung gelangt, daß sich ein rein staatlicher Betrieb der Handelsschiffahrt auf die Dauer kaum bewähren kann. Die beiden staatlichen Gesellschaften, d. s. die S. M. R. (Rumänische Seeschiffahrt) und die N. F. R. (Rumänische Flußschiffahrt), werden durch Umwandlung in Aktiengesellschaften kommerzialisiert werden. Hierbei wird die N. F. R. mit der Rumänischen Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft vereinigt. Der Schiffspark umfaßt dann ungefähr 60 Fahrgast- und Zugdampfer und 200 Schleppkähne mit 170 000 t Tragfähigkeit, wozu noch die neuen vom Staat bestellten Flußschiffe kommen.

Zu den verschiedenen, in letzter Zeit immer wieder auftauchenden Versuchen, sich von Hamburg „unabhängig" zu machen, zählt der seitens Polens gestellte Antrag an Rumänien, in Galatz die Errichtung einer polnischen Freihafenzone zu ermöglichen. Ein diesbezügliches rumänisches Projekt war übrigens schon vor längerer Zeit aufgetaucht. Auf polnischer Seite werden bereits mit Levante-Schiffahrtsgesellschaften diesbezügliche Verhandlungen geführt.

Dr. F. W.

Der 750. Stapellauf auf der Schiffswerft Linz a. D. Unter großer Beteiligung der Regierungs- und Fachkreise fand am 14. Juli der Stapellauf der 750. auf der Linzer Schiffswerft erbauten Einheit statt. Das betreffende Schiff, welches die zur Feier des bedeutungsvollen Jubiläums geeignete Baunummer aufweist, ist die erste von drei Baggerschuten aus Eisen, die von der Oesterreichischen Bundes-Wasserbauverwaltung in Auftrag gegeben worden sind. Der Schiffskörper des aus Siemens-Martin-Flußeisen erbauten Fahrzeugs ist durch 8 Schotten in 9 wasserdichte Räume abgeteilt, besitzt einen Handsteuerapparat, das übliche Schlepp- und Vertäugeschirr, sowie im Vorschiff eine Ankerwinde, ferner das Verholgeschirr, sowie die für seine Zwecke erforderlichen kompletten Ausrüstungen. In der an den anwesenden österreichischen Bundespräsidenten Dr. Michael Hainisch gerichteten Stapellaufrede betonte der Verwaltungsrat Ingenieur Walter Overhoff, daß es zwar ein Leichtes gewesen wäre, durch Verschiebung der Baunummern den gewaltigen Dreischraubenmotorschlepper von 1400 PS zum Jubilar zu machen, der für die Continentale Motorschiffahrt Amsterdam auf der Linzer Werft im Bau ist, daß die Werftleitung aber gern gerade die Baggerschute als reines Arbeitsschiff in den Mittelpunkt der symbolischen Feier gestellt sähe. Nachdem der Bundespräsident durch den Druck auf einen elektrischen Taster das Zeichen zum Stapellauf gegeben hatte, vollzog sich dieser rasch und programmgemäß. Auf der Werft sind augenblicklich außer dem erwähnten Dreischraubenmotorschlepper und den beiden Baggerschuten noch zwei Doppelschrauben-Motortankschiffe für Rumänien und ein Doppelschraubenschlepper für den österreichischen Staat in Bau.

Die Werft, die durch den 750. Stapellauf ein sinnfälliges Zeichen ihrer Leistungsfähigkeit gegeben

hat, ist im Jahre 1840 durch Ignaz Meyer in der oberösterreichischen Landeshauptstadt Linz an der Donau gegründet worden. Das Erstarken der Dampfschiffahrt auf dem Strome und die damalige Neuerung, die Schiffe nicht mehr aus Holz, sondern aus Eisen herzustellen, gab der Werft rasch bedeutende Impulse. Außer Zug- und Fahrgastdampfern begann die Werft später auch kleine Einheiten für die österreichisch - ungarische Kriegsmarine zu bauen. Schrittweise gewann das Unternehmen an Bedeutung. 1873 war die Werft von der Oesterreichischen Baugesellschaft erworben worden, 1909 ging sie in den Besitz des damals größten österreichischen Schiffbauunternehmens, des Stabilimento Tecnico Triestino in Triest, über. 1911 wurde der Werft eine moderne Maschinenfabrik für den Bau von Verbrennungskraftmaschinen angegliedert. Nach dem Zerfall der Habsburgermonarchie verwandelte sich die Linzer Werft unter Führung der Oesterreichischen Creditanstalt in eine selbständige Aktiengesellschaft. Vor ungefähr 2 Jahren wurde sie nun mit der „Climax Motorenwerke" A.-G. fusioniert, wodurch sich ihre Leistungsfähigkeit den neuen Verhältnissen vorzüglich anpaßte. Die Werftanlage bedeckt heute einen Flächenraum von 81,5 ha. Die Hauptbetriebe sind Graugießerei, Maschinenfabrik und eigentliche Schiffswerft. Die Maschinenfabrik erzeugt Rohölmotoren, verfügt über 150 Bearbeitungsmaschinen, die Einzelteile der Fabrikation laufen fließend, die jährliche Kapazität der Fabrik umfaßt eine Produktion von Motoren mit insgesamt 25 000 PS. Die 3 Kupolöfen der Graugießerei haben eine stündliche Schmelzleistung von 12,5 Tonnen. Die Werftanlage selbst besitzt 20 schwere und leichtere Maschinen, 2 Laufkrane, für die Montage einen besonderen fahrbaren Turmdrehkran zur Bedienung der Hellinge, einen Scherenkran, 8 Slipanlagen usw. Bei voller Ausnützung können auf den Hellingen gleichzeitig zwölf Flußfahrzeuge größter Abmessungen gebaut werden. In den 88 Jahren ihres Bestands hat die Schiffswerft Linz bisher folgende Einheiten gebaut: 476 Schleppboote und Schuten mit 154 000 t, hiervon 18 Motorschleppschiffe mit 6700 PS, 169 Raddampfer, Remorköre und Propeller mit 56 650 PS, hiervon 43 Fahrgastschiffe, 18 Kriegsfahrzeuge, wie Donaumonitore, Unterseeboote, Patrouillenboote usw., 8 Bagger und 79 verschiedene andere Fahrzeuge und Bauten, wie Motorboote, Schwimmkrane, Bäder, Pontons etc. Das allgemeine Interesse, welches dem 750. Stapellauf dieser heute bedeutendsten Werft des kleinen Oestereichs entgegengebracht worden ist, hat die herzliche Anteilnahme amtlicher und privater Kreise an den Erfolgen und der Arbeit des Linzer Schiffsbauunternehmens deutlich bewiesen.

Dr. F. W.

Ausbau der Weichsel. Beim polnischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten werden jetzt die Pläne für eine Regulierung der Weichsel ausgearbeitet. Man hat für eine Reihe von Jahren selbst diese Vorarbeiten unterlassen, die seiner Zeit schon von der deutschen Verwaltung in Angriff genommen worden waren. Jetzt endlich wird diese zweifellos für Polens Wirtschaft wichtigste Arbeit, wichtiger als alle Eisenbahn- und Hafenpläne, in Angriff genommen. Anscheinend liegt der Grund dafür in dem Gutachten des Völkerbundsausschusses, der sich mit aller Klarheit für den Weichselausbau ausgesprochen hat. Anscheinend ist auch endlich in der öffentlichen Meinung Polens ein Umschwung zugunsten des Weichselausbaues eingetreten, denn die polnische Presse fordert ihn neuerdings ganz energisch. Die Pläne der Regierung gehen dahin, mit der Regulierung im nächsten Jahre zu beginnen und für 20 Jahre jährlich 25 Mill. Zloty oder rund 12½ Mill. Mark für die Arbeiten aufzuwenden. Man legt offenbar bei dem Entwurf das Gutachten des Völkerbundsausschusses zu Grunde, das eine Regulierung von Dirschau bis zur San-Mündung und einen Seiten-Kanal von der San-Mündung bis zum Kohlenrevier vorsieht.

St.

Polnische Wasserstraßengesetze. Im Dziennik Ustaw Nr. 61 ist unter Position 567 eine Verordnung des polnischen Ministers für öffentliche Arbeiten vom 2. Mai d. J. über die Erhebung der Schiffahrts- und Flößungsgebühren auf den polnischen Flüssen veröffentlicht worden. Die Verordnung ist am 1. Juni d. J. auf dem ganzen Gebiet der polnischen Republik mit Ausnahme der Wojewodschaft Schlesien in Kraft getreten.

*

Im Dziennik Ustaw Nr. 62 ist unter Position 574 eine Verordnung des polnischen Ministers für öffentliche Arbeiten vom 13. April d. J. veröffentlicht, welcher der bis auf den neuesten Stand ergänzte Wortlaut des polnischen Gesetzes über die Wasserstraßen vom 19. September 1922 beigefügt ist. Der Artikel 261 enthält ein Verzeichnis derjenigen Flußstrecken, welche als Schiffahrtswege anzusehen sind. Das Gesetz ist in seiner neuen Fassung am 19. Juni d. J. auf dem ganzen Gebiet Polens, mit Ausnahme der Wojewodschaft Schlesien, in Kraft getreten.

Internationale Verkehrsabkommen von Barcelona. Nach einer Mitteilung in „Moniteur belge" S. 3038 ist Ungarn dem Abkommen und Statut über die Freiheit des Durchgangsverkehrs und der Erklärung über das Flaggenrecht der Staaten ohne Meeresküste beigetreten.

Direkter Ozeandampfer-Frachtdienst nach Milwaukee, Detroit und Cleveland. Die Schiffbarmachung des St. Lorenz-Stroms mit Hilfe eines Kanals, der den Niagarafall umgeht, ermöglicht bereits einen Frachtdienst direkt von Europa nach Chicago. Die American Trans-Atlantic Steamship Line, Inc. in New York versendet nunmehr ein Zirkular, in dem mitgeteilt wird, daß auch die Häfen von Milwaukee, Detroit und Cleveland an den Großen Seen an diesen transatlantischen Verkehr angeschlossen sind. Der Betrieb wird alle zehn Tage mit kleineren Ozeandampfern geführt, die besonders zum Transport fertiger Waren geeignet sein sollen. Man wird von diesen drei Punkten die europäischen Häfen ohne Umladung und sonstige Weiterungen in durchschnittlich 25 Tagen erreichen. Mit weiterer Verbesserung des Schiffahrtsweges durch die Großen Seen und den Strom hofft man, in Zukunft auch größere Ozeandampfer in Dienst stellen zu können.

Rekordverkehr im Trollhättan-Kanal. Das Jahr 1927 hat dem Trollhättan-Kanal einen Rekordverkehr gebracht, sowohl nach dem Raumgehalt wie nach der Gütermenge. Der gesamte Raumgehalt, der in beiden Richtungen durch den Kanal ging, betrug 1 940 678 Registertons, 251 638 t mehr als im Vorjahr. Die Durchschnittsgröße der den Kanal benutzenden Schiffe ist seit längerer Zeit ständig gewachsen. Sie betrug im letzten Jahre 62,83 Tons gegen 58,66 i. V. Besonders stark zugenommen hat der Auslandsverkehr, der 1927: 1267 Schiffe mit 345 202 Tons umfaßte gegen 959 mit 243 979 i. V. Die durch den Kanal transportierte Gütermenge betrug im letzten Jahre 1 855 585 t, was gegen 1926 eine Zunahme um 301 593 t bedeutet. Trotz des lebhaften Verkehrs ist allerdings die Rentabilität des Kanals infolge der hohen Betriebskosten nur schlecht. In 1927 ergab sich ein Betriebsüberschuß von 373 041 Kronen, was nur eine Verzinsung von 1,26% des Anlagekapitals bedeutet.

GESCHÄFTLICHE MITTEILUNGEN

Mitteleuropäischer Binnenschiffahrtsverband, Sitz Berlin. Im Rahmen des Südwestdeutsch-Schweizerischen Binnenschiffahrtstages, über dessen Verlauf in der Nummer 13/14 der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" berichtet wurde, fand am 16. Juni 1928 in Friedrichshafen eine Delegierten-Versammlung des „Deutsch-Oesterreich-Ungarisch-Schweizerischen Verbandes für Binnenschiffahrt" statt, auf der diese im Jahre 1896 ins Leben gerufene Körperschaft als „Mitteleuropäischer Binnenschiffahrtsverband" auf eine breitere Grundlage gestellt wurde. Die Delegierten-Versammlung, zu der die deutschen, schweizerischen und ungarischen Binnenschiffahrtsverbände Vertreter entsandt hatten, wurde im Auftrage des am Erscheinen verhinderten Vorstandes des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt von dem Mitglied des Verwaltungsrats, Herrn Rechtsanwalt Lindeck, M. d. Rwr., Mannheim, geleitet. Die neuen Satzungen, die in einer der nächsten Nummern der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" im Wortlaut veröffentlicht werden, wurden einstimmig angenommen.

*

Der Mitteleuropäische Binnenschiffahrtsverband bildet den Zusammenschluß von Schiffahrts- und Kanalvereinen Mitteleuropas. Er hat den Zweck, die gemeinsamen wasserwirtschaftlichen Aufgaben der Verbandsstaaten, insbesondere auf dem Gebiete der Binnenschiffahrt zu fördern. Mitglied des Verbandes kann jeder Schiffahrts- und Kanalverein Mitteleuropas werden. Verbandsorgane sind die Mitgliederversammlungen, der Verbandsausschuß, der Verbandsvorstand, die Geschäftsführung und die Rechnungsprüfer. Die Mitgliederversammlung findet als Verbandstag in der Regel alle drei Jahre statt. Der Verbandsausschuß besteht aus dem Verbandsvorstand sowie den Vorsitzenden und Schrift- bezw. Geschäftsführern der angeschlossenen Vereine. Er überwacht die Ausführung der Beschlüsse der Verbandstage, ihm obliegt die Prüfung schwebender Fragen hinsichtlich der Zweckmäßigkeit und Notwendigkeit ihrer Erörterung auf den Verbandstagen, die Bearbeitung von Eingaben des Verbandes an Regierungen und Volksvertretungen usw. Der Vorstand des Verbandes setzt sich zusammen aus dem jeweiligen Vorstand des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V. und je zwei Vertretern der Länder, die im Verband vertreten sind. Den Vorsitz führt der 1. Vorsitzende des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt. Die Geschäftsführung liegt bei der Geschäftsführung des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt. Die Kosten des Verbandes werden durch Beiträge der Vereine gedeckt, wobei die Höhe gestaffelt ist je nach der Einstufung in größere, mittlere oder kleinere Vereine. Offizielles Organ des Verbandes ist die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt."

Der erste Verbandstag der Nachkriegszeit wird im Jahre 1930 stattfinden. Ueber den genauen Zeitpunkt sowie Ort und Tagungsprogramm hat der Verbandsausschuß bei seiner nächsten Zusammenkunft zu entscheiden.

Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt, Berlin. Am Vormittag des 13. Juli 1928 fand unter starker Beteiligung im Zentralbüro der deutschen Binnenschiffahrt, Berlin, die diesjährige ordentliche Plenarversammlung des Reichsausschusses der deutschen Binnenschiffahrt unter dem Vorsitz von Herrn Generaldirektor Dr. h. c. Ott, Köln, statt.

Nach Worten der Begrüßung erteilte der Herr Vorsitzende das Wort zunächst Herrn Dr. A. E. Weber vom Fachausschuß für Rechnungswesen im Ausschuß für wirtschaftliche Verwaltung beim Reichskuratorium für Wirtschaftlichkeit zu einem einführenden Vortrag über „Einheitsbuchführung für die Binnenschiffahrt".

Herr Dr. Weber erläuterte zunächst die mit der Schaffung einer Einheitsbuchführung angestrebten, in der Richtung einer Rationalisierung liegenden Ziele und berichtete weiter über die auf diesem Gebiet bislang geleisteten Arbeiten. Der vom Fachausschuß für Rechnungswesen in Zusammenarbeit mit Kreisen der Rheinschiffahrt ausgearbeitete Entwurf einer Einheitsbuchführung für die Binnenschiffahrt konnte den Mitgliedern des Reichsausschusses leider erst wenige Tage vor der Sitzung zur Verfügung gestellt werden, weshalb beschlossen wurde, von einer eingehenderen Diskussion zunächst abzusehen und den Abschluß der Arbeiten an dem Rhein abzuwarten. Die weiteren Arbeiten für die übrigen Stromgebiete sollen sodann auf dieser Basis aufgebaut werden.

Anschließend wurden zunächst die auf der Tagesordnung stehenden Regularien: Geschäftsbericht — Kassenbericht — Entlastung von Präsidium und Geschäftsführung erledigt. Sodann erstattete Herr Syndikus Schreiber Bericht über den bisherigen Gang und den Stand der Arbeiten des „Drillingsausschusses" sowie des hierfür zuständigen besonderen Arbeitsausschusses beim Reichsausschuß. In der darauffolgenden Aussprache wurde von verschiedenen Seiten ausgeführt, daß hinsichtlich der Aufteilung der Verkehrsdecke zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt Erfolge bis jetzt fast ganz ausgeblieben seien, daß im Gegenteil immer von neuem festgestellt werden müsse, daß die Reichsbahn durch ihr Tarifgebaren den Besitzstand der Binnenschiffahrt willkürlich zu schmälern bestrebt sei.

Es wurde auch weiter Klage geführt darüber, daß das Reichsverkehrsministerium in seiner heutigen Gestaltung nicht in der Lage sei, die Interessen der Wasserstraßen gebührend wahrzunehmen.

Von Herrn Kapitän a. D. Beckert, Dortmund, wurde ein Referat erstattet über die Pläne der Reichsbahntariferhöhung und die Auswirkung derselben hinsichtlich der Binnenschiffahrt.

Zu der von Werftseite angeschnittenen Frage der Erstellung eines Einfuhrzolls für fertige Schiffe legte Herr Dr. Werner, Duisburg, in einem kurzen Bericht dar, daß eine solche Maßnahme nicht als geeignet erscheinen kann, um der sich immer mehr verstärkenden Abwanderung der Neubauaufträge auf Binnenschiffe und der Binnenschiffahrtsbetriebe selbst ins Ausland Einhalt zu tun. In der Tagesordnung weiter vorgesehene Referate über „Liegegelder, Lade- und Löschfristen" sowie über „Schiffahrtsabgaben auf dem Mittellandkanal" mußten wegen der vorgerückten Zeit von der Tagesordnung abgesetzt werden.

Im Anschluß an die Plenarsitzung wurden einige Herren des Reichsausschusses als Vertreter der Binnenschiffahrt von dem neu ernannten Herrn Reichsverkehrsminister von Guérard empfangen.

Rheinschiffahrtsverband Konstanz e. V., Konstanz. Der Verband hielt seine diesjährige Hauptversammlung am 17. 6. 28 in der Städtischen Lesehalle zu Friedrichshafen unter dem Vorsitz von Kommerzienrat Dr. Stiegeler, Konstanz ab. Der Besuch war über Erwarten stark. Außer der Vertretung der badischen Regierung unter Führung des Finanzministers Dr. Schmitt waren Vertreter aller an der Oberrheinschiffahrt interessierten Behörden und Wirtschaftsorganisationen Badens, der Schweiz, Württembergs, Bayerns und Oesterreichs anwesend.

Handelskammersyndikus Braun, Konstanz, erstattete den bereits bekannten Jahresbericht, wobei er besonders betonte, daß im abgelaufenen Jahr der Güterumschlagsverkehr in Basel 739 840 Tonnen betragen habe, also mehr als die bayerischen Donauhäfen Deggendorf, Passau und Regensburg zusammen aufzuweisen hatten. Die Inangriffnahme des Kraftwerkbaues Niederschwörstadt bezeichnet der Vortragende ebenfalls als ein günstiges Moment für die Fortführung der Großschiffahrtsstraße des Rheins bis zum Bodensee, findet doch dieser Großschiffahrtsweg durch den Ausbau der Schleuse bei diesem Kraftwerk, für die zunächst das Schleusenhaupt vorgesehen ist, ohne weiteres eine Ausdehnung um weitere 20 Kilometer. Der Verband sei bestrebt, die Herstellung eines kurzen Rheinseitenkanals beim alten Kraftwerk Rheinfelden zu erreichen, damit dieses der Schiffahrt hindernd im Wege stehende Kraftwerk umgangen und die durch die Erstellung der Kraftwerke und den Einbau genügend dimensionierter Schleuse gewonnene neue Schiffahrtsstrecke auch voll ausgenutzt werden könne. Die in Frankreich in den letzten Monaten zahlreich erschienenen, auf den Grundton „Der Grandkanal d'Alsace ist in Gefahr" abgestimmten Pressenotizen, in denen unter allen möglichen Begründungen die Regulierung der Rheinstrecke Straßburg—Basel als ungünstig und nutzlose Verschwendung finanzieller Mittel hingestellt wird, haben nach Ansicht des Berichterstatters nur den Zweck, die zwischen Deutschland und der Schweiz zurzeit schwebenden Verhandlungen über die Durchführung der von der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt genehmigten Regulierung der Rheinstrecke zu stören. Im Anschluß wurde nachstehende Entschließung einstimmig angenommen:

„Die Hauptversammlung erblickt in der Ausdehnung der Großschiffahrtsstraße des Rheins bis zum Bodensee ein hervorragendes Mittel zur Hebung und Förderung der Wirtschaft aller beteiligten Gebiete. Sie richtet daher an die in Betracht kommenden Länderregierungen die dringende Bitte, bei Vervollständigung des mitteleuropäischen Binnenschiffahrtsnetzes dieser überragenden, technisch und wirtschaftlich als erstklassig anerkannten Wasserstraße ihre volle Aufmerksamkeit zuzuwenden und für ihren baldigen Ausbau besorgt zu sein. Ferner spricht die Versammlung die Erwartung aus, daß die Frage der Regulierung der Bodenseewasserstände von den beteiligten Regierungen schleunigst so weit gefördert wird, daß mit den betreffenden Arbeiten begonnen und diese zur Erlangung der sich hieraus ergebenden großen Vorteile rasch durchgeführt werden können."

Nach Genehmigung des Kassenberichts für 1927, des Voranschlags für 1928, einiger Satzungsänderungen und nach Vornahme der Wahlen zum Arbeitsausschuß wurde beschlossen, die nächstjährige Hauptversammlung in Lindau abzuhalten.

Südwestdeutscher Kanalverein für Rhein, Donau, Neckar e. V., Stuttgart. Die Mitgliederversammlung des Verbandes fand am 16. 6. 1928 in Friedrichshafen statt. Der Vereinsvorsitzende, Geheimrat Dr. Bruckmann, begrüßte zunächst die anwesenden Vertreter der württembergischen Staatsregierung sowie der verschiedenen Städte und Organisationen und dankte dem Stadtschultheißen Schnitzler von Friedrichshafen für den glänzenden Empfang in der flaggengeschmückten Zeppelinstadt. Dann wurde in die Besprechung der geschäftlichen Vereinsangelegenheiten eingetreten und der Tätigkeitsbericht ohne weitere Aussprache genehmigt. Darauf wurde der Kassenbericht von dem Schatzmeister des Vereins, Bankdirektor Helbind vorgetragen, von der Versammlung genehmigt und die erbetene Entlastung erteilt. Die Wahlen zum Vorstand im großen Ausschuß ergaben Wiederwahl der satzungsmäßig Ausscheidenden und Neuwahl einiger anderer Mitglieder, darunter der neue Oberbürgermeister von Mannheim, Dr. Heimerich. Als Tagungsort für das nächste Jahr wurde Mannheim und Eberbach in Vorschlag gebracht. Das Ergebnis der Beratungen wurde in folgender Entschließung, die unter großer Zustimmung angenommen wurde, zusammengefaßt:

Die heute in Friedrichshafen tagende Hauptversammlung des Südwestdeutschen Kanalvereins hat mit großer Befriedigung von den Fortschritten im Ausbau des Neckarkanals sowie von den günstigen Verträgen über den Absatz der gesamten aus den Neckarwasserkräften zu gewinnenden Energie Kenntnis genommen. Sie dankt allen beteiligten Stellen aufrichtig für die glückliche Förderung des großen Werkes und erwartet, daß alles zur Beschleunigung des Weiterbaus und der Vollendung getan wird. Aus folgenden Gründen: 1. Die Bauwürdigkeit der Kraftwasserstraße ist nunmehr außer Frage. 2. Nachdem an der Durchführung der Neckarkanalisierung bis Plochingen nicht mehr gezweifelt werden kann, bedeutet jede Verlängerung der Bauzeit Verschwendung öffentlicher Mittel, einerseits durch ungenügende Ausnützung des gesamten für Bau und Verwaltung eingerichteten Apparates, andererseits durch die Unmöglichkeit, die auf die Schiffahrtsstraße bereits verwendeten Mittel volkswirtschaftlich nutzbar zu machen, ehe nicht die gesamte Strecke für die Großschiffahrt ausgebaut ist. 3. Die für die Neckarkanalisierung wichtigste Strecke Heilbronn—Plochingen befindet sich — im Gegensatz zu anderen deutschen Wirtschaftsgebieten — trotz ihrer verkehrsgeographisch wenig günstigen Lage in einer erfreulichen Aufwärtsentwicklung. Zur vollen Entfaltung der wirtschaftlichen Kräfte dieses dicht besiedelten Industrie- und Handelsgebiets ist, auch im Interesse der gesamt-deutschen Volkswirtschaft, die Schaffung einer leistungsfähigen Verbindung zu seinen Rohstoffgebieten durch schleunigen Ausbau der schon vorhandenen Wasserstraße unentbehrlich. 4. Das erforderliche Baukapital ist gerade beim Neckarkanal im Verhältnis zu den anderen Kanalplänen nicht derart, daß gegen seine Aufbringung aus öffentlichen Mitteln insbesondere im Hinblick auf den volkswirtschaftlichen Nutzen irgendwelche Einwände erhoben werden könnten. Diese Ueberlegungen rechtfertigen aufs neue die Forderung, daß die Gesamtstrecke ohne jede Verzögerung schleunigst in einem Zuge fertiggestellt werde.

*

Dem Tätigkeitsbericht des Vereins entnehmen wir folgende Einzelheiten:

„Auf badischem Gebiet wurden im Sommer 1927 die Staustufe Ladenburg für die Schiffahrt und Kraftnutzungen in Betrieb genommen und damit die Strecke Mannheim—Heidelberg für die Großschiffahrt zur Verfügung gestellt. Aber auch auf württembergischem Boden konnten die in der Inflationszeit eingestellten Bauarbeiten an den Staustufen Horkheim und Obereßlingen wieder aufgenommen und so gefördert werden, daß deren Inbetriebnahme im Frühjahr nächsten Jahres gesichert ist. Weiter wurde noch im Dezember vorigen Jahres auf Grund einer Vereinbarung zwischen dem Reich, dem Lande Württemberg, der Stadtgemeinde Stuttgart, der Neckar A.-G. mit dem Bau des Kraftwerks an den Staustufen Cannstatt und Münster im Zusammenhang mit einer Verbesserung der Hochwasserabflußverhältnisse begonnen. Auch diese Arbeiten sollen bis zum Jahre 1929 beendet sein. In der Denkschrift über den weiteren Ausbau der Wasserstraßen wird der Gedanke vertreten, es könne die ohnehin schon gestreckte Bauzeit des Neckarkanals für die Teilstrecke Mannheim—Heilbronn um weitere zwei Jahre bis zum Jahre 1937 verlängert werden. Wir haben daraufhin an die zuständigen Stellen eine Entschließung gesandt, in der wir darauf hingewiesen haben, daß die in der neuen Denkschrift vorgesehene Bauzeit, abgesehen von ihren wirtschaftlichen Folgen, unvereinbar ist mit den Abmachungen, die im Jahre 1923 bereits zwischen dem Reich und den Neckaruferstaaten vertraglich festgelegt wurden, daß die Neckarkanalisierung spätestens im Jahr 1935 Heilbronn erreichen muß. Wenn auch die innerpolitischen Verhältnisse im Frühjahr d. J. eine Behandlung unserer Eingaben durch die zuständigen Stellen anscheinend unmöglich machten, so erwarten wir von den neugewählten Volksvertretungen und Regierung, daß sie sich den Gründen für eine beschleunigte Fertigstellung des Neckarkanals bis Plochingen nicht verschließen und alsbald die nötigen Schritte einleiten werden, um das von der gesamten südwestdeutschen Wirtschaft einhellig geforderte Ziel zu erreichen. Eine weitere Verschleppung läßt sich heute umso weniger verantworten, als inzwischen die Frage der Bauwürdigkeit unserer Neckarwasserstraßen auf Grund folgender Faktoren von entscheidender Bedeutung in durchaus bejahendem Sinne beantwortet werden muß:

Das für den Neckarkanal in Betracht kommende Wirtschaftsgebiet befindet sich — ganz im Gegensatz zu anderen deutschen Wirtschaftsgebieten — trotz seiner verkehrsgeographisch ungünstigen Lage in einer erfreulichen Aufwärtsentwickelung, die ihren Ausdruck auch u. a. in einem ständig sich steigernden Frachtverkehr findet. Die Sorge um den Absatz der aus den

Neckarwasserkräften zwischen Mannheim und Plochingen gewonnenen elektrischen Energien ist durch langfristige Verträge, die die Neckar-A.-G. in allerletzter Zeit mit verschiedenen Gesellschaften abschließen konnte, behoben. Diese Verträge sind zu Bedingungen abgeschlossen worden, die die Neckar-A.-G. von jedem finanziellen Risiko für den Bau, den Betrieb, die Unterhaltung und Erneuerung der Kraftwerke befreien, und nach Tilgung der Kraftverkehrskosten auch die Amortisation der Schiffahrtsanlagen auf der genannten Strecke lange vor Ablauf der der Neckar-A.-G. zur Ausnützung der Wasserkräfte erteilten Konzession ermöglichen. Außer den günstigen Grundlagen, die gerade in letzter Zeit für den Bau des Neckarkanals geschaffen werden konnten, sind es noch zwei andere Punkte, die eine Beschleunigung des Bautempos gebieterisch fordern, nämlich einmal, daß die für die Schiffahrtsanlagen auf der Strecke von Heidelberg bis Plochingen bereits verwendeten Mittel solange brach liegen und dann erst volkswirtschaftlich nutzbar gemacht werden können, wenn der ganze Verkehrsabschnitt ausgebaut ist und die Rheinschiffahrt mit dem 1200 Tonnenschiff bis an das Herz des württembergischen Industriegebietes vordringen kann. Eine weitere Verschleppung der Bauzeit vergrößert die Kosten und schädigt das südwestdeutsche Wirtschaftsgebiet. Es ist deshalb mit allen Mitteln auf eine beschleunigte Fertigstellung der Neckarwasserstraße zunächst bis Plochingen hinzuarbeiten.

Was den Kampf zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt anbelangt, so haben wir früher schon den Standpunkt vertreten, daß nicht in einem Gegeneinanderarbeiten, sondern nur in einer Zusammenarbeit der Verkehrsmittel unter Führung einer klaren, zielbewußten Reichsverkehrspolitik ein Maximum an Nutzeffekt für die deutsche Volkswirtschaft erreicht werden kann."

Verein für die Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse auf der Oberelbe zu Hamburg e. V. Am 25. 7. 28 fand in Hamburg unter dem Vorsitz des stellvertretenden Präses der Handelskammer Hamburg, Herrn Otto Friedeberg, die G.-V. des Vereins statt. Zu Punkt 1. der Tagesordnung erstattete der Geschäftsführer, Herr Dr. Dücker einen eingehendenBericht über die Vereinstätigkeit des Jahres 1927. Wir behalten uns vor, in einer der nächsten Nummern auf die interessanten und wertvollen Ausführungen des Geschäftsberichts zurückzukommen. Die Arbeit des Vereins ist jedenfalls von Erfolg gekrönt gewesen, insofern, als ein von Herrn Dr. Dücker in der Sitzung des Elbe-Wasserstraßenbeirats am 12. 6. 28 gestellter Antrag, daß in der nächstjährigen Sitzung ein Projekt des Reichsverkehrsministeriums über die schnellstmöglichste Durchführung der Niedrigwasserregulierung der Elbe vorzulegen sei, einstimmig angenommen und vom Reichsverkehrsministerium eine zusagende Antwort erteilt worden ist.

Im Anschluß an den Bericht des Geschäftsführers bestätigte Herr Direktor Cords, (Schlesische Dampfer-Compagnie — Berliner Lloyd A.-G., Hamburg) aus den Erfahrungen des Monats Juli des Jahres 1928 heraus unbedingt die Notwendigkeit der Elbregulierung. Er wies darauf hin, daß der schlechte Wasserstand, der ein Befahren der Elbe bis Magdeburg nur noch mit einem Tiefgang bis zu 1 m und von Magdeburg nach Dresden wenn überhaupt, nur noch mit einem Tiefgang von 70 bis 75 cm gestatte, die Elbeschiffahrtsgesellschaften schon gezwungen habe, ihren regelmäßigen Betrieb einzustellen. Er legte dar, daß der Seehafen Hamburg auf die Elbeschiffahrt angewiesen sei und daß die gewaltige seewärtige Ein- und Ausfuhr nur in Verbindung mit einer leistungsfähigen Binnenschiffahrtswasserstraße befördert werden könne, da die Bahn die Elbeschiffahrt nie ersetzen und die zu befördernden Waren nicht gleich schnell und billig abtransportieren könne. Die Jahre 1904 und 1911 hätten gezeigt, welche enormen Schäden der Handel und der Seeverkehr über Hamburg ertragen mußten. Es nütze nichts, in Deutschland Kanäle in der West—Ost-Richtung auszubauen und modern auszurüsten. Sofern die Elbe nicht entsprechend reguliert sei, würde in wasserarmen Zeiten die Binnenschiffahrt die ihr regelmäßig zufallenden Transporte entweder überhaupt nicht, oder jedenfalls nicht zu tragbaren Frachten befördern können. Aus der Elbe müsse daher alles herausgeholt werden, was wasserbautechnisch möglich sei.

Im Anschluß an die Ausführungen der Herren Cords und Dr. Dücker entspann sich eine lebhafte Diskussion, an der sich besonders die Vorstandsmitglieder Herr Oberbaudirektor Dr. Wendemuth, Hamburg, Herr Syndikus Dr. Karst, Dresden und der Schiffseigner Herr Louis Meyn beteiligten.

Herr Dr. Karst hob insbesondere hervor, daß es zweckmäßig sei, in erster Linie den Bau von Talsperren im Saaletal, in Sachsen und in Böhmen (Berauntal) vorzunehmen, der billiger als die Elberegulierung und teilweise ohnehin zum Schutz gegen Hochwasserschäden notwendig sei und sich in Zeiten starker Trockenheit durch Hebung des Wasserstandes für die Schiffahrt auf der Elbe besser auswirke, als die Regulierung. Er empfehle, sich auch mit der Tschechoslowakei wegen des Ausbaues der Berauntalsperre in Verbindung zu setzen.

Herr Meyn unterstützte diese Ausführungen vom Standpunkt des praktischen Binnenschiffers. Er habe insbesondere auf der Oder die Erfahrung gemacht, daß die Kanalisierung und der Bau von Schleusen auch nicht Wasser hervorzaubern könnten, wohl aber könne in Talsperren vorher Wasser gesammelt werden, das in Zeiten der Trockenheit abzugeben sei.

Herr Oberbaudirektor Dr. Wendemuth führte demgegenüber aus, daß zunächst die Regulierung ausgeführt werden müsse, da sie durch Einengung und zweckmäßige Führung des Fahrwassers eine bessere Ausnutzung des vorhandenen Wassers gewähre und vor allem dazu beitrage, daß das von den Talsperren abgelassene Wasser möglichst zusammengefaßt werde und verhüte, daß sich das Zuschußwasser uferlos über das ganze Stromgebiet ausbreite, wodurch die Wirkung völlig beeinträchtigt würde. Der Wert der Talsperren werde in der Wasserbautechnik und in der Praxis verschieden beurteilt. Zu befürchten sei, daß sie in trockenen Jahren schnell leer würden, zumal der Wasserablaß sich nicht allein nach den Bedürfnissen der Schiffahrt richte, sondern auch der Gewinnung von elektrischem Strom dienen müsse, wodurch eine regelmäßige Wasserabgabe notwendig werde, die zu einer frühzeitigen Leerung der Talsperren führen könne. Notwendig sei daher zunächst die Niedrigwasserregulierung der Elbe, alsdann werde der Ausbau von Talsperren noch den Erfolg der Niedrigwasserregulierung wesentlich heben können.

Der Verein beabsichtigt, entsprechend den in der Generalversammlung gegebenen Anregungen neben der Niedrigwasserregulierung gleichzeitig auch den Ausbau der Talsperren zu betreiben und sich auch deswegen mit ihm nahestehenden Kreisen aus der Tschechoslowakei in Verbindung zu setzen.

Zu Punkt 2 bis 5 der Tagesordnung erstattete der Vorsitzende einen Bericht über die Kassenverhältnisse des Vereins. Durch Beschluß der Generalversammlung wurde der Kassenbericht genehmigt und dem Vorstand Entlastung erteilt.

Die satzungsgemäß ausscheidenden Vorstandsmitglieder wurden wiedergewählt. Erweitert wurde der Vorstand durch die Zuwahl des Herrn Dr. Karst.

Zum Schluß bat der Vorsitzende alle Mitglieder im Sinne des Programms der Elbregulierung sich zu betätigen und insbesondere auch für neue Mitglieder und die Aufbringung freiwilliger Beiträge zu werben.

Beitrittserklärungen werden entgegengenommen bei der Geschäftsstelle des Vereins, Hamburg 11, Börse, 1. Stock.

Verein für die Schiffahrt auf dem Oberrhein, Basel. Die 22. Generalversammlung des Vereins fand am 30. 6. 1928 in Basel statt. Die eingehende Behandlung des gegenwärtigen Standes der Rheinfrage verlieh ihr ein besonderes Gepräge. Die Verhandlungen leitete der Präsident Direktor W. Stauffacher, der in seinen Begrüßungsworten darauf

verwies, daß der Verein wiederum eine kritische Periode in der Rheinschiffahrt zu durchschreiten habe. Es habe ihn an der in Friedrichshafen stattgefundenen großen Schiffahrtstagung der Enthusiasmus gefreut, den man auswärts den Binnenschiffahrtsfragen entgegenbringe, während man in der Schweiz ihnen gegenüber sich noch zu kühl verhalte. Vielleicht komme diese Erscheinung daher, daß die am Meere liegenden Länder im allgemeinen mehr Verständnis für Wasserverkehrsfragen aufbringen als die Binnenländer. Dieses mangelnde Verständnis für Verkehrsfragen zeige sich auch in der Rheinregulierungsfrage, wo es den Interessenten kaum gelinge, die Behörden von der Dringlichkeit zu überzeugen.

Im Verlauf der Aussprache führte Dir. E. Payot, Mitglied der Delegation für die Unterhandlungen mit Deutschland, die Gründe für die Verzögerung in der Behandlung der Rheinfrage an. Wohl werden die Vorlagen und Berichte vom Wasserwirtschaftsamt rasch und prompt erledigt werden, so bleiben sie nachher zu lange auf dem Kanzleitische liegen, bevor sie behandelt werden. Auch dadurch, daß vor weiteren Schritten einige Kantone über ihre Beitragszahlung befragt werden sollen, entstehe eine unliebsame Verzögerung. Eine Verschiebung ergebe sich öfters auch dadurch, daß die internationalen Verhandlungen sich in die Länge ziehen, weil die ausländischen Vertreter z. T. in mehreren internationalen Kommissionen wirken und öfters in solchen längere Zeit in Anspruch genommen werden. Was angestrebt werden müsse, ist die Stärkung des Willens zum Erfolg, des Willens, etwas weiter zu verfolgen, was man für gut erkannt hat.

Steiger-Züst (St. Gallen) bedauert, daß seit 1925 so viel Zeit verloren gegangen ist, ohne daß die Frage bis heute ihre Erledigung gefunden hätte. Er hat das Gefühl, daß gewisse Kräfte in der Schweiz an der Arbeit sind, die Rheinregulierung zu verhindern und es erscheint ganz unbegreiflich, daß dabei die ganze Schweiz ruhig bleibt. Handel, Industrie und Wirtschaftsverbände sollten sich zusammentun, um dem Volkswillen zum Durchbruch zu verhelfen.

Regierungsrat Dr. R. Miescher (Basel) wies in Erwiderung auf das vorangegangene Votum darauf hin, daß die Politik des Bundesrates in der Rheinfrage eigentlich nicht erfolglos gewesen sei, denn die Schweiz sei als Uferstaat anerkannt worden und 1925 habe sie es erreicht, daß ihr Regulierungsprojekt sich als baureif erwiesen habe. Damit hat die Schweiz das erreicht, was sie auf internationalem Boden erreichen wollte, nämlich die Schiffahrtsstraße. Seit 1925 machen sich in der Rheinfrage mit dem Auslande keine Schwierigkeiten mehr bemerkbar. Die heutigen Widerstände liegen mehr in den schweizerischen Organisationen. Die Aufgabe, die der Bundesrat übernehmen müsse, sei voll von Verantwortung, aber sie habe bisher den Finanzminister nicht gestört. Nun aber stehe die große Ausgabe vor der Tür und da sei es selbstverständlich, daß sich der Bundesrat die Frage stelle, ob er die Verantwortung dafür übernehmen könne. Das müsse er nun allerdings, denn er habe von Anfang an gewußt, daß sich die Schweiz nicht damit begnügen kann, das Recht zur Schiffahrt zu besitzen, sondern daß sie dieses Recht auch ausüben wolle. Sie will die Freiheit des Schiffahrtsweges und diese ist die hohen Kosten wohl wert. Der Bundesrat hat noch nicht nein gesagt, aber auch nicht ja. Er ist nun an zwei Halbkantone herangetreten und möchte, daß diese einen beträchtlichen Teil der Regulierungskosten auf ihre Schultern nehmen. So lange man aber nicht wisse, wie viel die ganze Sache die Schweiz kostet, können sich auch die Kantone nicht über ihre Beitragszahlung entscheiden. Je länger man wartet und die Sache hinausschiebt, um so schwieriger gestaltet sich die ganze Frage. Deshalb muß der nächste Schritt getan und die Verhandlungen mit Frankreich aufgenommen werden.

Dr. N. Jaquet, Direktor der Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft, sprach sich als Praktiker in der Rheinschiffahrt aus und wies nach, daß sich der Zustand des Fahrwassers außerordentlich verschlechtert habe. Man habe früher zur Zeit der Erstellung der Lagerhäuser, also 1922-1924, mit 30 cm mehr Tiefgang die Schiffe abladen können als heute und daher sei vom Standpunkte des praktischen Reedereibetriebes die Durchführung der Stromregulierung als eine dringende Notwendigkeit zu betrachten. Regierungsrat Dr. Seiler (Liestal) beantragte, es solle die Versammlung den Vorstand ersuchen, das gesamtschweizerische Interesse an der Rheinschiffahrt wieder einmal festzustellen, da die Interessen an der Rheinschiffahrt nicht bei Augst aufhören.

Der Vorsitzende gab die Erklärung ab, daß der Vorstand die gemachten Anregungen gerne entgegennehme und sich vollkommen damit einverstanden erkläre.

Zum Schlusse wohnte die Versammlung noch einem öffentlichen Vortrag von Regierungs- und Baurat Dr. Teubert aus Mannheim bei über das Thema „Eine Weltreise zum Studium des Verkehrs", der mit reichem Bildermaterial veranschaulicht und mit großem Beifall entgegengenommen wurde. J-R-F-.

Zum 80. Geburtstag des Herrn Major d. L. a. D. und Werftbesitzer Georg Placke

Ehrenvorsitzender des Reichsarbeitgeberverbandes der deutschen Binnenschiffahrt und verwandter Gewerbe e. V.

Am 16. August 1928 gedenkt die deutsche Binnenschiffahrt in Dankbarkeit und Verehrung eines ihrer Führer, der in seltener Frische und Rüstigkeit das 80. Lebensjahr vollendet:

Major d. L. a. D. Georg Placke,
Werftbesitzer in Aken/Elbe.

Ein erinnerungs- und arbeitsreiches Leben zieht an uns vorüber, wenn wir den Werdegang des Jubilars verfolgen. Als junger Reserveoffizier im deutsch-französischen Kriege 1870/71 erkämpft er sich in der Schlacht bei Gravelotte, bei der Belagerung von Metz und Belfort das Eiserne Kreuz beider Klassen. Im Jahre 1897 verleiht Kaiser Wilhelm II. in Barby persönlich dem damaligen Hauptmann der Landwehr Placke den Charakter als Major. In den folgenden Jahren finden wir den Jubilar in verantwortungsvoller kommunaler Tätigkeit. als Beigeordneter der Stadt Aken steht er während der ganzen Dauer des Weltkrieges an der Spitze der Verwaltung seiner Heimatstadt. mehr als 25 Jahre gehörte er dem Kreisausschuß Calbe an, langjähriger Kreisdeputierter und Mitglied des Bezirksausschusses wurde er auch mehrmals in den Provinzial-Landtag entsandt. Als Deichhauptmann kann Herr Major Placke heute auf eine fast drei Jahrzehnte lange erfolgreiche Tätigkeit zurückblicken.

Im Jahre 1893 wurde der Jubilar als Kompromißkandidat der bürgerlichen Parteien in den Reichstag gewählt, dem er bis zum Jahre 1903 angehörte. In diese Zeitspanne fällt bekanntlich die Entstehung des Binnenschiffahrtsgesetzes, an dessen Zustandekommen Herr Major Placke neben den Abgeordneten Bassermann und Jebsen hervorragenden Anteil hatte. Kennzeichnend für die politische Einstellung Plackes ist die Tatsache, daß auf seine Anregung und unter seiner Führung am 24. April 1894 die Huldigungsfahrt der neugewählten Abgeordneten der national-liberalen Partei zu Fürst von Bismarck nach Friedrichsruh stattfand, um diesem die unvergängliche Verehrung zu bezeugen.

Was der Jubilar der deutschen Binnenschiffahrt galt und gilt, das geht daraus hervor, daß ihn der Reichsarbeitgeberverband der deutschen Binnenschiffahrt und verwandter Gewerbe e. V. zu Berlin, dem er mehr als 20 Jahre als erster Vorsitzender angehörte, vor kurzem — am 13. April 1928 — zum Ehrenvorsitzenden ernannte, eine Auszeichnung, die in der Geschichte dieses Verbandes einzig dasteht. Mit der Großschiffahrt aller Stromgebiete verehrt besonders die Privatschiffahrt auf der Elbe Herrn Major Placke als treuen Förderer ihrer Interessen. Unter seiner maßgeblichen Beteiligung war schon im Jahre 1883 die Privatschiffer - Dampfschiffahrtsgesellschaft entstanden, die ihm sehr bald den Vorsitz im Aufsichtsrat übertrug. Zwanzig Jahre später ist unter seiner Führung die Privatschiffer-Transportgenossenschaft ins Leben getreten, in der sich mehr als 500 Privatschiffer zur Verteidigung ihrer stets bedrohten Existenz zusammenschlossen. / So steht Major Placke heute vor uns als das Vorbild des deutschen Mannes, tapfer im Kriege, stark im Frieden, voll glühender Liebe für sein Vaterland, eine Führerpersönlichkeit, die auch dem politischen Gegner Hochachtung und Verehrung abringt, ein Repräsentant der deutschen Arbeitgeberschaft, wie ihn die heutige Zeit verlangt. Möge sich der Jubilar in einem sorgenfreien Lebensabend noch lange Jahre der dankbaren Verehrung und Hochschätzung erfreuen können, von der die Glückwünsche und Ehrungen an seinem Ehrentage beredtes Zeugnis ablegen werden.

DIE BETRIEBSLAGE DER DEUTSCHEN BINNENSCHIFFAHRT
IM MONAT JUNI-JULI 1928

Rhein Am Beginn des Monats Juni dauerte der Streik in der Rheinschiffahrt mit unverminderter Schärfe an. Der Verkehr konnte fast nur mit ausländischen Schiffen aufrecht erhalten werden. Er beschränkte sich in der Hauptsache auf Güter, die in den Zechen- und Werkshäfen umgeschlagen wurden, da der Streik der Hafenarbeiter in den Hauptumschlagsplätzen ebenfalls fortgesetzt wurde. Die Frachten konnten trotzdem nur geringe Erhöhungen erreichen, da die Ankünfte sehr zurückgingen und durch das Kohlensyndikat der Versand von Exportkohlen wesentlich eingeschränkt wurde. Nachdem die am 31. Mai in Köln stattgefundenen Verhandlungen zwischen den Parteien über die Lohnfrage in der Rheinschiffahrt ergebnislos verlaufen waren, leitete der Reichsarbeitsminister Anfang d. M. ein Schlichtungsverfahren ein. Die Verhandlungen, die im Reichsarbeitsministerium stattfanden, verliefen ebenfalls ohne Ergebnis. Am 4. d. M. wurde von dem Vorsitzenden der Schlichtungskammer gegen die Stimmen der Arbeitgeber- und Arbeitnehmerbeisitzer ein Schiedsspruch gefällt, wonach die bis zum 30. 4. 28 gültig gewesenen Lohn- und Gehaltstarife in Kraft bleiben. Der Vertrag sollte mit vierwöchentlicher Frist erstmalig zum 15. Oktober gekündigt werden können. Der Schiedsspruch sah weiterhin vor, daß sämtliche Arbeitnehmer möglichst sofort, spätestens aber innerhalb von 10 Tagen nach seinem Inkrafttreten wieder eingestellt werden und Maßregelungen nicht stattfinden sollten. Der Vorsitzende der Schlichtungskammer empfahl den Parteien außerdem, eine Kommission von Unparteiischen einzusetzen, die die wirtschaftliche Lage der Rheinschiffahrt und die sozialen Verhältnisse ihrer Arbeitnehmer prüfen soll. Ueber das Ergebnis ihrer Arbeiten soll die Kommission bis zum 15. 9. d. J. ein schriftliches Gutachten ausarbeiten. Falls das durch den Schiedsspruch vorgeschlagene Lohnabkommen von einer Partei gekündigt wird, sollen die Parteien in der zweiten Septemberhälfte zu Verhandlungen über den Neuabschluß des Gehalts- und Lohntarifs zusammentreten und, sofern eine Verständigung nicht zustande kommt, sich an das Reichsarbeitsministerium zwecks Durchführung eines Schlichtungsverfahrens wenden.

Obwohl die ausländischen Arbeitgeber in der Rheinschiffahrt geringere Löhne bezahlen als die deutschen, hat der Schlichter den mit eingehendem Zahlenmaterial belegten Vorstellungen der deutschen Arbeitgeber kein Verständnis entgegengebracht, den Wünschen der Arbeitnehmer auf Lohnerhöhung allerdings ebenfalls keine Folge gegeben. Der Schiedsspruch wurde bis zum Ablauf der Erklärungsfrist am 11. 6. von beiden Parteien abgelehnt.

Als der Schiedsspruch bereits gefällt war, trat eine weitere Verschärfung der Lage ein, als wider Erwarten der größte Teil des Personals der Schleppmonopoldampfer seit dem 9. 6. zur Unterstützung des Streiks in der Rheinschiffahrt ebenfalls die Arbeit verweigerte. Der Ausstand dehnte sich auf das Gebiet von Duisburg-Ruhrort bis Münster, Hamm und Dortmund aus, der Verkehr konnte aber bald in vollem Umfang wieder aufgenommen werden.

Am 16. 6. erklärte der Reichsarbeitsminister den Schiedsspruch, den der Vorsitzende der Schlichtungskammer am 4. 6. gefällt hatte, für die Rheinschiffahrt für verbindlich. Die Schiffahrt wurde sofort wieder aufgenommen, konnte indes nur allmählich wieder in Gang kommen. Hindernd wirkte, daß mit Beendigung des Streiks gerade das erste Joch der alten Hochfelder Brücke ausgefahren wurde, und die Arbeitnehmer sich nur allmählich wieder zum Dienst meldeten. Ihre Einstellung konnte nur nach und nach in Einklang mit dem Wiederaufleben des Fracht- und Schleppgeschäfts erfolgen. Weitere Schwierigkeiten bot der zunächst noch andauernde Streik der Hafenarbeiter in den Duisburg-Ruhrorter Häfen. Der bisherige Sympathiestreik wurde nunmehr zu einem Lohnstreik. Am 18. 6. fällte der Schlichtungsausschuß in Duisburg einen Schiedsspruch in dem Lohnstreik der Hafenarbeiter, der eine Erhöhung der festen Löhne um 7 Prozent vorsieht. Die Akkordsätze und Prämien bleiben in der Hauptsache unverändert, Maßregelungen dürfen nicht stattfinden, die Hafenarbeiter sind möglichst sofort, spätestens 10 Tage, nach dem der Schiedsspruch Vertrag geworden ist, wiedereinzustellen. Der Schiedsspruch wurde, nachdem ihn beide Parteien abgelehnt hatten, am 20. 6. durch den Schlichter für Westfalen in Dortmund für verbindlich erklärt. Erst in der vorletzten Juniwoche konnten die Umschlagsanlagen in den Duisburg-Ruhrorter Häfen allmählich wieder in Betrieb genommen werden. Während der mittlere Umschlag in der Woche vor dem Streik im April 450 000 t betrug und Ende des Vormonats in der Zeit vom 20.—26. 5. infolge des Streiks auf 61 000 t zurückgegangen war, entwickelte er sich während der Berichtszeit wie folgt:

	Anfuhr	Abfuhr
1.— 2. 6.	15 876 t	5 245 t
3.— 9. 6.	43 945 t	11 159 t
10.—16. 6.	48 669 t	13 276 t
17.—23. 6.	62 690 t	61 550 t

Es entwickelte sich in kurzer Zeit ein sehr lebhafter Schiffahrtsverkehr. Große Gütermengen, die sich während des Streiks in den Häfen angesammelt hatten, wurden nunmehr eiligst verladen. Die Kohlenzufuhren, die in den ersten Tagen nach Beendigung des Streiks schwächer waren, setzten späterhin besonders nach Oberrheinstationen in ziemlichem Umfange wieder ein. Infolgedessen gestaltete sich die Nachfrage nach Kahnraum lebhafter. Das Angebot von Leerraum war aber so erheblich, daß die Frachtsätze gegen Ende d. M. zurückgingen.

Die Rheinschiffahrt nach Basel konnte infolge des ungünstigen Wasserstandes und des Streiks nicht wie im vergangenen Jahre schon im April aufgenommen werden, sondern erst Mitte Juni. Die Fahrverhältnisse auf der Strecke Straßburg-Basel scheinen sich nach den bisher vorliegenden Mitteilungen etwas verschlechtert zu haben, so daß man auch dieses Jahr während der offenen Rheinschiffahrt auf den Kanal Straßburg-Hüningen angewiesen sein wird. Der Verkehr nach der Schweiz hat während der Berichtszeit eine leichte Belebung erfahren, die Frachtsätze blieben trotzdem unverändert.

Der Rheinwasserstand war außerordentlich günstig und ließ fast den ganzen Monat über eine vollästige Abladung selbst der größten Fahrzeuge zu. Der Cauber Pegel notierte am 1. 6. 2,10 m, fiel am 2. 6. auf 2,04 m und wies von da ab bis Mitte d. M. eine zunehmende Tendenz auf. Er betrug am 16. 6. 3,13 m und ging dann bis zum Monatsende zurück auf 2,63 m am 30. 6.

Im Talgeschäft Rhein-Ruhrhäfen/Rotterdam eröffneten die Frachtsätze mit 1,— M. je t ausschließlich und 1,15 M. je t einschließlich Schlepplohn. Diese Sätze blieben unverändert bis zum 21. 6., sie gingen zurück auf 1,— M. bzw. 1,12½ M. je t am 22. 6. und auf 0,80 M. bzw. 0,90 M. je t am 25. 6. An mehreren Tagen kamen keine Notierungen zustande. Für Schiffe ab Rhein-Herne-Kanal-Häfen blieb der Frachtsatz je t ausschließlich Schleppen von 1,20 M. und 1,40 M. je t einschließlich Schleppen unverändert bis zum 14. 6. An einzelnen Tagen fanden keine Notierungen statt. Der Satz einschließlich Schleppen ging am 15. 6. auf 1,35 M. und am 22. 6. auf 1,32½ M. zurück, am 25. 6. fielen die Frachtsätze auf 1,— M. bzw. 1,10 M. je t. Frachtsätze Rhein-Ruhr-Häfen nach Antwerpen/Gent wurden während der Berichtszeit nicht notiert.

Für den Verkehr Rhein-Ruhr-Häfen-Mannheim wurden nur an einzelnen Tagen Frachten notiert, am 19. 6. 1,20 M., am 22. 6. 1,— M. und am 29. 6. 1,10 M., stets bei ganzer Lade- und Löschzeit, und am 25. 6. 0,90 M. bei halber Lade- und Löschzeit. Für Rhein-Herne-Kanal-Häfen/Mannheim betrug der Frachtsatz 1,40 M. am 15. 6., ebenso am 20. 6., und 1,20 M. am 23. und 25. 6., stets bei ganzer Lade- und Löschzeit. Tagesmieten wurden während der Berichtszeit nicht notiert.

Am Beginn der Berichtszeit wurden verhältnismäßig hohe Schlepplöhne notiert. Sie betrugen 1,75 M. bei großen und 2,— M. bei kleinen Schiffen. Nach dem Aufhören des Streiks ging der Schlepplohn sehr schnell auf den früheren Stand von 1,15 bzw. 1,20 M. zurück. Der Schleppverkehr war in den ersten Tagen sehr stark.

Die Umschlagsanlagen in den Duisburg-Ruhrorter Häfen wurden infolge des in seinem Verlauf eingangs erwähnten Streiks der Hafenarbeiter bis zur vorletzten Juniwoche kaum in Anspruch genommen.

*

Die nach Beilegung des Streiks in der Rheinschiffahrt eingetretene Lebhaftigkeit des Rheinschiffahrtsverkehrs ist im Juli allmählich wieder abgeflaut. Allerdings ist die Beschäftigung der Flotte gegen früher zwar besser gewesen, jedoch konnte das finanzielle Ergebnis nicht befriedigen, denn Frachten und Schlepplöhne standen trotz einer kleinen Befestigung der ersteren in keinem richtigen Verhältnis zu den Selbstkosten. Die bessere Beschäftigung ist darauf zurückzuführen, daß der süddeutsche Markt das Bestreben zeigte, sich unter Ausnutzung der vom Kohlensyndikat und Kohlenkontor eingeräumten Sommerpreise frühzeitiger mit Brennstoffen einzudecken als sonst. Hinzu kamen größere seewärtige Zufuhren über Rotterdam, vor allen Dingen in Holz, Bauxit, Phosphat, Schwefelkies usw., mit oberrheinischer Bestimmung, rege Verschiffungen im Talverkehr ab Straßburg in Kohle, Erz und Kali und auch einige Belebungen an den Mittelrheinstationen. Hinzu trat ein für die Jahreszeit niedriger Wasserstand, der eine stärkere Nachfrage nach Kahnraum auslöste.

Eine Unsicherheit wurde in die Geschäftslage durch die in der niederländischen Rheinschiffahrt drohende Arbeitsniederlegung der Arbeitnehmer hineingetragen. Der zwischen den holländischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern bestehende Lohntarif war am 30. Juni d. J. abgelaufen. Die zwischen den beiden Parteien frühzeitig aufgenommenen Verhandlungen hatten bis zum 1. Juli d. J. noch zu keinem greifbaren Ergebnis geführt, nach einer Woche aber mit einer vorläufigen Einigung geendet, die eine genauere Festlegung des neuen Tarifvertrages für den September d. J. vorsieht. Ein Streik für diesen Teil der Rheinschiffahrt mit seinen schwerwiegenden Rückwirkungen auf die deutsche Rheinschiffahrt ist dadurch vermieden worden.

Der Wasserstand hat die schon im Monat Juni begonnene rückläufige Bewegung beibehalten und sich von Woche zu Woche verschlechtert. Insbesondere mußte man die Wahrnehmung machen, daß am Mittel- und Niederrhein verhältnismäßig ungünstigere Fahrtiefen bestanden als am Oberrhein. Der Cauber Pegel ist von 2,61 m am 1. d. M. auf 1,69 m am 31. d. M. zurückgegangen. Mit einer weiteren Abnahme des Wasserstandes wird gerechnet, da die Nebenflüsse nur wenig Wasser führen, und der Wasserspiegel des Bodensees sich im Laufe des Monats um einen halben Meter gesenkt hat.

In der Abladung der Schiffe mußte dem Umstand des dauernd fallenden Wassers Rechnung getragen werden, um eine Leichterung im Gebirge zu vermeiden. Im besonderen waren die Wasserverhältnisse auf der Strecke Straßburg-Basel im Verlaufe des Monats derart ungünstig geworden, daß die Fahrt nach Basel wiederum eingestellt werden mußte. Schon Mitte Juli konnte ein normaler Verkehr nach dort nicht mehr aufrechterhalten werden. Es wurden nur noch einzelne Kähne, deren Ladung auf dem Wasserweg nach Basel gelangen mußte, mit einer vollkommen ungenügenden Abladung nach Basel verbracht. Eine größere Anzahl von Schiffen mußte gegen Ende des Monats mit eigener Kraft und mit Zuhilfenahme von Ketten talwärts treiben, da die Boote nicht mehr fahren konnten. Von der vorzeitigen Einstellung der Baseler Fahrt sind besonders auch die Kohlenreedereien betroffen, da die nicht unbedeutenden Koksmengen, die auf dem Wasserweg nach Basel hätten gelangen sollen, nun auf dem Bahnweg von Straßburg-Kehl weiterbefördert werden müssen.

Die Kohlenzufuhren, die im Anfang des Monats für den Oberrhein sehr stark waren, nahmen Mitte des Monats ab, was nicht ohne Rückwirkung auf den Frachtenmarkt blieb. Die Frachtenlage, die zu Beginn des Monats infolge Ansammlung von Leerraum etwas schwächer war, konnte sich gegen Mitte des Monats etwas erholen, da durch das fallende Wasser die Nachfrage nach Kahnraum etwas besser geworden war. Nach den amtlichen Notierungen der Schifferbörse zu Duisburg-Ruhrort konnte die Fracht Rhein-Ruhrhäfen/Mannheim von 0,90 RM. je t bei ganzer Lade- und Löschzeit am 4. d. M. auf 1,— RM. am 14. und auf 1,10 RM. am 17. d. M. anziehen, um diesen Stand bis Monatsende beizubehalten. Für Rhein-Herne-Kanalhäfen/Mannheim betrug der Frachtsatz vom 5. bis 12. d. M. 1,10 RM. je t bei ganzer Lade- und Löschzeit, am 16. 1,20 bis 1,30 RM. und ab 17. 1,30 RM. In beiden Fällen ist zu bemerken, daß es nicht für alle Tage zu Notierungen kam. Tagesmieten wurden während der Berichtszeit überhaupt nicht notiert.

Im Talgeschäft Rhein-Ruhrhäfen/Rotterdam waren die Frachten gleichfalls zunächst etwas schwächer und konnten auch erst gegen Mitte des Monats eine Besserung von 0,10 RM. je t erfahren. Die Frachtsätze eröffneten am 2. d. M. mit 0,80 RM. je t ausschließlich und 0,92½ RM. je t einschließlich Schlepplöhne. Diese Sätze blieben unverändert bis zum 14. d. M., sie hoben sich am 16. d. M. auf 0,90 bezw. 1,02½, um diesen Stand

bis zum 21. d. M. beizubehalten. von da ab betrugen sie 0,90 bezw. 1,— RM. An einigen Tagen kamen keine Notierungen zustande. Für Schiffe ab Rhein—Herne-Kanalhäfen betrug der Frachtsatz vom 2. bis 14. d. M. 1,— RM. je t ausschließlich Schlepplohn und 1,12½ RM. einschließlich Schlepplohn, ab 16. d. M. 1,10 bezw. 1,22½ und ab 23. d. M. 1,10 bezw. 1,20 RM.

Das Schleppgeschäft war in der ersten Monatshälfte noch befriedigend, da sich die Auswirkungen des Streiks bemerkbar machten. In der zweiten Hälfte des Monats machte sich bereits wiederum ein Mangel an Schleppgut bemerkbar. Der Schlepplohn von Ruhrort nach Mannheim hat sich nicht geändert und wurde während des ganzen Monats mit 1,15 bis 1,20 RM. notiert.

Die Umschlagsanlagen in den Duisburg-Ruhrorter Häfen waren zum Teil gar nicht, zum Teil nur mit einem Bruchteil ihrer Leistungsfähigkeit beschäftigt. Nach dem Andrang von Gütern, der in den ersten Tagen nach dem Streik einsetzte, trat eine umso größere Flaute ein, die im wesentlichen auf den Ausfall der früher über die Kranen umgeschlagenen Kohlensendungen zurückgeführt wird. Im Lagergeschäft wirkten sich die Folgen des Streiks sehr nachteilig aus. Die Duisburger Läger wurden von den bisherigen Auftraggebern gemieden. In der Getreidespedition im besonderen waren die ankommenden Mengen an Getreide noch außerordentlich gering, da die Umdisposition nach Duisburg erst allmählich wirksam wird. Auch hier erwartet man, daß durch den Streik weitere Mengen endgültig vom Duisburger Platz abgewandert sind, und daß die Aufrechterhaltung der Getreidespeditionsbetriebe auch in dem bisherigen so sehr beschränkten Maße nicht weiter möglich sein wird.

Mitgeteilt von der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel zu Duisburg-Ruhrort.

Neckar Im Monat Juni ist die Arbeit in der Rheinschiffahrt wieder aufgenommen worden, so daß nunmehr wieder mit einem lebhafteren Verkehr auf dem Neckar zu rechnen ist. Es gingen von Mannheim 21 Schleppzüge mit 112 Fahrzeugen ab, wovon 38 mit Gütern und 34 mit Kohlen nach Heilbronn beladen waren, 14 Kähne fuhren mit Kies nach Heidelberg und 26 leer zum Salz-, Steine und Gipsladen. Talwärts gingen von den Salzbergwerken 80 Kähne mit Salz, von Heilbronn 4 mit Backsteinen, von Obrigheim 3 mit Gipssteinen und vom Odenwald 6 mit Bruchsteinen.

Leider ist der Wasserstand Ende d. M. sehr stark gefallen, was natürlich eine kleine Verzögerung in der Beifuhr der Güter und Kohlen hervorrief. Erst die Durchführung der Neckarkanalisierung kann hier Wandel schaffen.

Die Personenfahrten zwischen Heilbronn und Heidelberg und umgekehrt waren stark in Anspruch genommen.

An der Staustufe Heidelberg sind die Bauarbeiten so weit fortgeschritten, daß der Schiffsverkehr durch die neuen Schleusenanlagen am linken Ufer in der zweiten Hälfte des Juli umgeleitet werden kann.

An den Staustufen Horkheim, Münster und Cannstatt sowie Obereßlingen sind die Bauarbeiten in gutem Fortgang begriffen.

*

Im Monat Juli mußten infolge der anhaltenden trockenen Witterung und des dadurch geringen Wasserstandes schon in der ersten Woche die Güterschiffahrt zwischen Heilbronn-Mannheim und in der dritten Woche die Personenfahrten zwischen Heilbronn und Heidelberg eingestellt werden. Die Personenfahrten zwischen Heilbronn-Kochendorf-Wimpfen und zurück werden jedoch davon nicht berührt und kommen auch weiterhin zur regelmäßigen Ausführung durch die Neckarschiffahrt A.G. in Heilbronn. / Im Monat Juli fuhren von Mannheim 4 Schleppzüge mit 24 Fahrzeugen zu Berg, wovon 13 mit Gütern, 4 mit Kohlen nach Heilbronn beladen waren; 2 Kähne fuhren mit Kies nach Heidelberg und 5 leer zum Steine- und Grubenholzladen. Talwärts gingen von den Salzwerken 22 Kähne mit Salz, von Heilbronn 12 mit Backsteinen und Talgütern ab.

Mitgeteilt von der Neckar-A.-G., Stuttgart

Westdeutsche Kanäle Der Verkehr auf den westdeutschen Kanälen im Monat Juni wurde durch den Streik in der Rheinschiffahrt insofern beeinflußt, als besonders in der ersten Juni-Hälfte die Kohlenverladungen nach Emden lebhafter waren. Mit der Verbindlichkeitserklärung des Schiedsspruches für die Rheinschiffahrt ließen diese Transporte wieder nach. Da wegen des schwedischen Erzarbeiterstreiks die Erztransporte nach wie vor gering sind, kann der Kahnraum z. Zt. nicht voll beschäftigt werden, so daß ein Teil der Flotte voraussichtlich stillgelegt werden wird. Im Verkehr mit Hannover trat eine leichte Belebung der Kohlentransporte ein; die Rückladung besserte sich durch Einsetzen der Kalitransporte. Der Betrieb im Rhein-Herne-Kanal wurde durch den Streik der Mannschaften des Schleppamtes Duisburgs gestört, doch gelang es, einen Teil der Schlepper in Betrieb zu halten und im übrigen den Verkehr mit Privatdampfern durchzuführen. Die streikenden Mannschaften des Schleppamtes haben die Arbeit noch nicht wieder aufgenommen. Zusammenstöße zwischen Streikenden und Arbeitswilligen ereigneten sich wenig, da meist ausreichender polizeilicher Schutz zur Stelle war.

*

Während der Verkehr in der ersten Hälfte des Monats Juli weiterhin schwach war, trat in der zweiten Juli-Hälfte eine merkliche Belebung ein. Die Reedereien, die bereits Vorbereitungen getroffen hatten, um einen Teil ihrer Fahrzeuge stillzulegen, konnten nahezu die ganze Flotte ausreichend beschäftigen. Die Kohlenverladungen nach Emden haben zugenommen und auch in den Erzverfrachtungen ist eine kleine Belebung zu verzeichnen, wenn sie auch nach wie vor verhältnismäßig schwach bleiben. Die Verladungen von Getreide, Gruben- und Papierholz über Emden hielten sich auf der Durchschnittshöhe. Die Verladungen von Eisen- und Stahlwaren ab Dortmund nach Rotterdam waren verhältnismäßig lebhaft, nach Emden gering. Der Verkehr auf dem Ems—Weser-Kanal hat gegenüber dem Vormonat eine Zunahme erfahren. Die Kohlenverladungen nach Hannover sind gestiegen und auch die Rückladung hat sich durch das stärkere Einsetzen der Kalitransporte gebessert. Der Verkehr auf der am 20. Juni eröffneten Hildesheimer Strecke hat verhältnismäßig gut eingesetzt. Der niedrige Wasserstand der Weser ließ nur eine teilweise Ausnutzung des vorhandenen Schiffsraums zu, sodaß hier Kahnraum gesucht wurde.

Der Streik der Monopolmannschaften hat keine Betriebsstörungen in nennenswertem Umfange mit sich gebracht, da es den Schleppämtern gelungen ist, mit Arbeitswilligen und angemieteten Privatdampfern den Betrieb aufrecht zu erhalten. Die Verladungen in den Zechenhäfen erfolgten prompt. Die Umschlagsbetriebe waren mäßig beschäftigt.

Mitgeteilt vom Schiffahrt-Verein für die westdeutschen Kanäle und die Weser e. V., Dortmund.

Weser Der Wasserstand der Weser wurde im Juni für die Binnenschiffahrt ungünstig. Während des ganzen Monats war keine volle Beladung möglich. Die Tauchtiefe betrug am 1. VI. 28 in Hann.-Münden ca. 1,45 m und unterhalb Minden 1,75 m. Am Monatsende war es sogar nur noch ca. 1,15 m und 1,40 m, während 2 m oder mindestens 1,85 m erforderlich sind.

Im Güterverkehr betrug der Durchgang durch die Bremer Weserschleuse talwärts 165 000 t gegen 171 500 t im Vormonat. Den Ausfall trugen allein Kohlen, die um rd. 22 500 t zurückgingen, während Kies und Steine um 14 800 t zunahmen. In der Bergfahrt steigerte sich der Verkehr mit 46 500 t infolge stärkerer Getreide-, Holz- und Mehlverschiffungen gegenüber dem Vormonat um 15 500 t. In beiden Richtungen zusammen gingen im ersten Halbjahr 1928 1 197 400 t durch die Schleuse. Im gleichen Zeitraum 1927 betrug der Verkehr 1 035 600 t, so daß eine Steigerung von rd. 161 800 t oder 16 Prozent eingetreten ist, die allein auf den Talverkehr entfällt, der von 784 600 t auf 948 400 t stieg, während der Bergverkehr mit 249 000 t um 2000 t hinter dem ersten Halbjahr des Vorjahres zurückblieb.

Es muß aber mit einem erheblichen Rückschlag im zweiten Halbjahr gerechnet werden, da der Kohlenbezug von England auf Kosten der Ruhrkohle, die durch Preis und Fracht zu teuer ist, stark zunimmt. Der Rückgang des Binnenschiffsverkehrs im Juni ist nur erst ein Anfang in der Auswirkung dieser sehr bedauerlichen Entwicklung, die wieder einmal die dringende Notwendigkeit des Hansakanals zeigt.

*

Der im Vormonat bereits geringe Wasserstand der Weser verschlechterte sich im Juli weiter. Oberhalb Minden waren die Verhältnisse so ungünstig, daß die gerade in diesem Monat sehr umfangreichen Kalitransporte fast ausschließlich den Bahnweg benutzen mußten, wodurch der Seeumschlag in Nordenham starke Belästigungen erfuhr. Insgesamt wurden seewärts rd. 60 000 t Kali von den Weserhäfen verschifft, während nur 5100 t = rd. 8,5% mit Binnenschiffen eintrafen. Dabei konnten die Kähne aber nur so gering beladen werden, daß sich weitere Transporte auf dem Wasserwege nicht lohnten. Selbst auf der Strecke Minden-Bremen betrug die mittlere Tauchtiefe nur 1,32 m. Es fehlten also etwa 80 cm. Am Mindener Pegel zeigte der höchste Stand 2,21 m = 1,61 m Tauchtiefe am 5. und 6. Juli und der niedrigste Stand 1,75 m = 1,15 m Tauchtiefe am 24. Juli. Die vom Kanal kommenden Fahrzeuge mußten daher in Minden abgeleichtert werden. Kahnraum stand hierfür genügend zur Verfügung.

Im Verkehr durch die Bremer Weserschleuse gingen talwärts 164 800 t, also fast die gleiche Menge des Vormonats. Kohlen wurden mit 76 000 t oder 6000 t mehr verfrachtet, während die Kaliabladung von 12 600 t auf 5100 t zurückging. Im Bergverkehr wurden mit 54 200 t 7700 t mehr verschifft. Besonders lebhaft waren die Getreidetransporte, die von 23 600 t auf 31 100 t stiegen. Auch der Mehl- und Holzversand war reger. Aus einem in Nordenham eingetroffenen Dampfer wurde eine Partie Erz für die Ilseder Hütte nach Misburg befördert. In beide Richtungen zusamen betrug der Verkehr 219 000 t gegen 211 700 t im Vormonat und 221 300 t im Juli 1927.

Mitgeteilt vom Weserbund e. V., Bremen.

Elbe a) Juni. I. Unterelbe. Das Berggeschäft war während des ganzen Berichtsmonats stark daniederliegend. Während der ersten beiden Monatsdrittel überwog das Raumangebot das Güterangebot ganz erheblich. Die Frachtenlage war dauernd sehr weich. Im letzten Monatsdrittel trat eine leichte Besserung ein, so daß der Frachtenmarkt sich etwas festigen konnte. Das Kahnraumangebot war jedoch noch völlig ausreichend. Mit Rücksicht auf die sinkenden Wasserstände mußten die Tauchtiefen wiederholt herabgesetzt werden. — Wegen der Tauchtiefenfestsetzung haben in der Internationalen Elbekommission Auseinandersetzungen stattgefunden, auf Grund deren die Deutsche Reichsregierung beabsichtigt, die Tauchtiefenfestsetzung in Zukunft amtlich vorzunehmen. Der Elbewasserstraßenbeirat hat sich in seiner Vollversammlung am 12. Juni ebenfalls mit der Angelegenheit beschäftigt und eine aus Schiffahrtskreisen eingebrachte Entschließung angenommen, wonach die Tauchtiefenfestsetzung in Zukunft amtlich bei Wasserständen von weniger als 1,20 m am Magdeburger Pegel vorgenommen werden soll, und zwar für die Strecke von Hamburg-Harburg aufwärts bis Magdeburg.

Infolge der sinkenden Wasserstände kam es bei Barförde, km 564, kurz oberhalb Lauenburg zur Havarie eines Kahnes. Durch diese Havarie wurden größere Stockungen bereits verursacht; die Wasserbauverwaltung ist zurzeit bemüht, die schlechten Stellen so schnell wie möglich zu beseitigen. Auch die Tauchtiefen für die Talschiffahrt mußten mit Rücksicht auf diese Havarie am 26. Juni scharf von 1,65 auf 1,40 m herabgesetzt werden.

Von Lübeck wurde in der Hauptsache finnisches Holz bergwärts verladen.

II. Mittelelbe. Die Wasserstandsverhältnisse waren zu Anfang des Berichtsmonats günstig, um alsdann sich zunehmends zu verschlechtern. Der Magdeburger Pegel notierte am 1. Juni + 2,42 m, am 5. Juni + 2,64 m, am 10. Juni + 1,25 m und am 26. Juni + 0,78 m. Im Talgeschäft waren die Massengüterandienungen gering. Die Frachten zeigten infolgedessen einen stark gedrückten Stand. Das Kahnraumangebot hielt sich ebenfalls in mäßigen Grenzen. Im Berggeschäft nahmen die Steinsalzverladungen in gewohntem Rahmen ihren Fortgang.

III. Oberelbe. Sachsen: Während des Berichtsmonats war Kahnraum an sächsischen Stationen gesucht, jedoch stets genügend vorrätig. An Massengütern gelangten in der Hauptsache Kohlen talwärts zur Verladung. Das Stückgutgeschäft hielt sich etwa in den Grenzen des Vormonats. Durch die wechselnde Witterung war der Wasserstand auf der Elbe durchaus günstig. Der Dresdener Pegel zeigte am 21. Juni mit — 1,46 m und am 1. Juni mit + 86 cm seinen höchsten Stand an.

Böhmen: Die Kohlenfrachten in Sachsen sowie Böhmen zogen im Laufe des Monats etwas an. Im übrigen waren in Böhmen die gleichen Verhältnisse wie in Sachsen. Infolge verstärkter Abnahme von Zuckerverladungen mußte Kahnraum in geringem Ausmaß leer zu Berg befördert werden. Eine Aenderung in der Lage des Zuckergeschäftes in der Tschechoslowakei ist bislang nicht eingetreten. Neben Zucker kammen hauptsächlich Holz und Glas talwärts zur Verschiffung. Das Stückgutgeschäft sowie die Einfuhr hielten sich annähernd in den Grenzen des Vormonats.

Allgemeines. Am Freitag, den 8. Juni, wurde der Kaliumschlagshafen auf Kattwyk-Hoheschaar im Gebiete von Harburg-Wilhelmsburg feierlich eröffnet und der Benutzung durch das Deutsche Kalisyndikat G. m. b. H., das die Anlagen für zunächst 30 Jahre gepachtet hat, übergeben. Die Umschlagsanlage soll der Verbilligung der Fracht vom deutschen Erzeuger zum ausländischen Abnehmer dienen, ferner sollen durch die neue Anlage die Nachteile, die sich aus der

hygroskopischen Eigenschaft des Kalis beim bisherigen Umschlag besonders bei feuchtem Wetter und Regen ergeben haben, vermieden werden. Schließlich ermöglicht die neue Anlage, die Gruben und Werke gleichmäßiger während des ganzen Jahres zu beschäftigen, da erhebliche Lagerungsmöglichkeiten vorhanden sind. Es ist zu erhoffen, daß auch die Elbeschiffahrt von den neuen Umschlagsanlagen eine Förderung zu erwarten hat.

*

b) Juli. I. Unterelbe: Im Betriebsmonat war das Güterangebot in Hamburg sehr gering. Die Frachten gingen sprunghaft in die Höhe. Die Schiffahrtsgesellschaften dürften aber trotz dieser Steigerung ihre Unkosten nicht haben decken können, zumal wenn man berücksichtigt, daß die Ladefähigkeit der Fahrzeuge bei dem katastrophalen Wassermangel nur äußerst beschränkt war, und daß die Gesellschaften durch die bedeutend langsamere Fahrt ihrer Schleppzüge, durch oftmaligen Aufenthalt derselben an zu flachen Stellen innerhalb der Fahrrinne und durch Ableichterung vieler Fahrzeuge mit ganz bedeutenden Mehrkosten rechnen mußten.

Zur Verladung kamen in der Hauptsache Getreide, Futtermittel, Palmkerne, Schwefelkies, Steinkohle u. a. m.

II. Mittelelbe: Der Magdeburger Pegel zeigte folgende Wasserstände an: 1. Juli + 0,68 m, 10. Juli + 0,51 m, 20. Juli + 0,18 m, am 25. Juli war der Wasserstand auf 0,08 m gefallen. Das Talgeschäft war Anfang des Monats noch rege, flaute aber dann infolge der höher werdenden Frachtforderungen und der zur Berechnung gelangten Niedrigwasserzuschläge mehr und mehr ab, sodaß sich gegen Ende des Monats in Magdeburg eine Kahnreserve bilden konnte.

Zur Verladung kamen Stickstoff, Kalisalze, Glassand. Im Berggeschäft kamen außer Stückgut noch Oele, Mehle etc. zur Verladung. Die Steinsalzverladungen nach Böhmen mußten wegen Niedrigwasser eingestellt werden.

III. Oberelbe: Der sinkende Wasserstand und die dadurch immer geringer werdende Ausnutzung der Fahrzeuge brachte einen immer mehr fühlbar werdenden Mangel an Kahnraum mit sich. Infolgedessen gingen die Frachten ständig in die Höhe. Die Abnahme der schon geringen Massengüter für den Talverkehr mußte durch die Raumnot immer mehr eingeschränkt werden. Der Eilverkehr wurde stärker in Anspruch genommen als im Vormonat und die täglichen Abfahrten von Riesa und Dresden wurden auch nach Einstellung der regelmäßigen Schiffahrt beibehalten.

Böhmen: Besonders auf den oberen Elbe- und Moldaustationen bereitete das Niedrigwasser schon anfangs des Monats der Schiffahrt große Schwierigkeiten. Die Verladungen an den oberen Umschlagsplätzen der tschechoslowakischen Elbe- und Moldaustrecke mußten infolge Raummangels bereits am 10. Juli eingestellt werden. Am 12. Juli sahen sich die Schiffahrtsgesellschaften gezwungen, infolge der sich immer weiter verschlechternden Wasserverhältnisse die Schiffahrt auf der kanalisierten Elbe und Moldau als eingestellt zu erklären. Auch die Talwärts-Verladungen von den unterhalb Außig gelegenen Stationen konnten nur nach Maßgabe des vorhandenen Kahnraumes durchgeführt werden. Zur Ausfuhr aus der Tschechoslowakei kamen hauptsächlich Zucker, Glas, Holz und Eisen.

Allgemeines: Infolge der anhaltenden Trockenheit hatten sich die Wasserstandsverhältnisse der Elbe derart verschlechtert, daß die Schiffahrts-Gesellschaften gezwungen waren, den regelmäßigen Schiffahrtsbetrieb am 21. Juli für geschlossen zu erklären.

Mitgeteilt von der Arbeitsgemeinschaft der Elbeschiffahrt e. V., Magdeburg.

Oder 4. 6.—10. 6. 1928. Der Wasserstand der Oder war auch in der letzten Woche vollschiffig. Zur Bewältigung des starken Verkehrs an der Schleuse Ransern war von der Behörde auch für Sonntag, den 10. 6. cr. Wochendienst angeordnet worden; die amtliche Meldung bringt für Ransern vom 4. bis 10. Juni folgende Zahlen: Zu Berg 42 Dampfer, 85 beladene, 188 leere Kähne, zu Tal 36 Dampfer, 265 beladene, 6 leere Kähne, im Ganzen 622 Einheiten. Die Umschlagsergebnisse weisen mit Ausnahme von Coselhafen, wo infolge des Fronleichnamsfestes der Umschlag am 7. 6. ruhte, wieder Steigerungen auf.

Der Kahnbestand in Coselhafen ist weiter etwas auf 252 zurückgegangen.

Stettin belebt sich erfreulicherweise etwas. Der Bergverkehr ab Hamburg war auch in der letzten Woche noch abgeschwächt, so daß Kahnraum jetzt reichlicher vorhanden ist.

11. 6.—17. 6. 1928. Die vorübergehenden schwachen Niederschläge der letzten Woche haben unserem Strom keine Aufbesserung gebracht; so mußte denn die Tauchtiefe ab Breslau ab 16. d. M. auf 1,28 m herabgesetzt werden. Einige 1,50 m und mehr beladene Kähne haben bereits am 15. oberhalb Ransern angestellt. Zu Tal sind nur 101 beladene Fahrzeuge von Ransern abgeschwommen, dagegen war die Bergbewegung bei Breslau mit 70 beladenen und 159 leeren Kähnen wieder recht umfangreich. Die Verladungen zu Tal waren weiter sehr günstig, trotzdem hat infolge der sehr starken Bergbewegung der Kahnraum in Coselhafen zugenommen; gegen 252 am Ende der vergangenen Woche wurden am 17. abends 318 Kähne in Coselhafen gemeldet.

In Stettin sind kleinere Mengen Schmelzmaterialien in die Binnenschiffe umgeschlagen worden. Der schwedische Bergarbeiterstreik ist immer noch nicht beigelegt.

Ab Hamburg werden in der Hauptsache Kähne für Verladung von Kohlen nach Berlin gefordert, jedoch ist Deckkahnraum nach der Oder stark gesucht und knapp.

18. 6.—24. 6. 1928. Der Wasserstand der Oder ist leider weiter zurückgegangen, so daß die Tauchtiefe ab Breslau ab 20. d. M. auf 1,08 m heruntergesetzt werden mußte. Der Rang der im Breslauer Hafengebiet versommerten tief beladenen Kähne — etwa 130 — reicht bis Janowitz. Es ist sehr fleißig abgeleichtert worden, die Schleuse Ransern konnten 127 wasserstandsgemäß beladene bzw. abgeleichterte Fahrzeuge passieren, die aber an den bekannten schlechten Stellen zwischen Breslau und Glogau auch noch stark in ihrem Vorwärtskommen behindert wurden. Zu Berg wurden durch Ransern 66 beladene, 188 leere Kähne gemeldet, so daß der Zuzug nach Coselhafen schwächer werden dürfte. Der Bestand an Fahrzeugen in Coselhafen ist von 318 auf 311 am 24. abends zurückgegangen.

Aus Stettin mußten mehrere Leer-Schleppzüge herausdampfen. Die Kahnknappheit in Hamburg ist wieder größer geworden.

25. 6.—1. 7. 1928. Auch die letzte Juniwoche hat keine Besserung bzw. Aenderung der Wasserverhältnisse der Oder gebracht. Die Tauchtiefe ab Breslau ist unverändert 1,08 m. Die Ableichterungen sind weiter fortgesetzt worden, so daß 120 abgeleichterte Fahrzeuge Ransern zu Tal passieren konnten. Trotzdem reicht der Talrang mit rund 300 Fahrzeugen schon bis in den Brieger Bezirk; aber er ist nicht geschlossen, so daß es zweckmäßig sein dürfte, ihn mit Rücksicht auf ein schnelleres Abschwimmen bei einem Wasserwuchs näher zusammenrücken zu lassen. In der Bergbewegung wurden durch Ransern 71 beladene, 171 leere Fahrzeuge gemeldet. Die Verladungen zu Tal waren

besonders in Coselhafen infolge des katholischen Feiertages etwas schwächer.

Der Bestand an Fahrzeugen in Coselhafen ist bei einem Zugang von 177 und einem Abgang von 157 auf 331 Fahrzeuge heraufgegangen.

Stettin ist nach wie vor nur schwach im Berggeschäft, in den Verladungen von Hamburg nach der Oder ist es ebenfalls stiller geworden. Der Wasserstand von Elbe und Havel ist auch rückgängig.

*

2. 7.—8. 7. 1928. Die Kleinwasserperiode der Oder hält bedauerlicherweise weiter an; die Tauchtiefe unterhalb Breslau mußte am 3. 7. auf 0,98 und am 6. 7. auf 0,88 m heruntergesetzt werden. Auch auf der oberen kanalisierten Oder schwimmt es unterhalb Ohlau und bei Linden nicht mehr mit 1,50 m, sodaß die Ableichterung der voll von Coselhafen gefahrenen Fahrzeuge die größten Schwierigkeiten macht. Der Rang der versommerten Schiffahrt reicht bis Neißemündung. Abgefahren von Breslau-Ransern sind 151 abgeleichtete Fahrzeuge. Zu Berg wurden durch Ransern geschleust 59 beladene 85 leere Kähne. Der Kahnbestand in Coselhafen beträgt 303 Fahrzeuge. In Stettin wurde ein größerer Seedampfer mit Erzen in die Binnenfahrzeuge umgeschlagen. Der Kahnraum in Hamburg ist trotz schwachen Geschäfts sehr knapp, die Kahnmieten daher wieder im Steigen begriffen.

9. 7.—15. 7. 1928. In der abgelaufenen Woche haben sich die Wasserverhältnisse der Oder leider nicht gebessert; der Wasserstand ist sogar noch weiter zurückgegangen, sodaß die Ableichterung der mit Tal- und Bergladung unterwegs versommert liegenden Kähne in noch stärkerem Maße vorgenommen werden mußte. Der Rang der versommerten Talschiffahrt — ca. 500 Kähne — reicht schon bis in den Oppelner Bezirk. Die Ranserner Schleuse passierten zu Tal 83 abgeleichtete Fahrzeuge. Zu Berg wurden in Ransern 76 beladene und 40 leere Kähne geschleust. Da der größte Teil der leeren Kähne in Breslau zu Ableichterzwecken Verwendung findet, so wird der Zuzug von Kahnraum nach Coselhafen immer schwächer. Der Kahnbestand, welcher in der Vorwoche noch 303 betrug, hat sich auf 207 vermindert. Das Berggeschäft ab Stettin ist weiter schwach. In Hamburg sind trotz geringem Ladungsangebot die Kahnmieten nach der Oder noch gestiegen, da die Schiffer in Anbetracht des schlechten Oderwasserstandes es vorziehen, Ladung nach Berlin einzunehmen. Der Wasserstand der Elbe ist aber auch stark zurückgegangen, sodaß die Tauchtiefe der Elbe am 14. d. Mts. auf 1,15 m herabgesetzt werden mußte.

16. 7.—22. 7. 1928. In der Berichtswoche ist der Wasserstand und damit die Tauchtiefe um weitere 20 cm abgesunken, sodaß selbst für die ganz leicht beladenen Kähne und die flachgehenden Dampfer eine Bewegungsmöglichkeit ab Breslau zu Tal nicht mehr besteht. Der regelmäßige Schiffahrtsbetrieb gilt unter diesen Umständen seit Anfang der Berichtswoche als eingestellt. Die Anzahl der auf der oberen Oder zur Versommerung gekommenen Talkähne beläuft sich auf ca. 700. Von Ransern konnten Anfang dieser Woche nur noch 33 abgeleichterte Fahrzeuge die Talfahrt antreten. Zu Berg sind nur 13 beladene und 21 leere Kähne geschleust worden. Der Kahnbestand in Coselhafen hat eine weitere starke Abnahme erfahren: von 207 auf 95. Die Verladungen ab Stettin zu Berg waren weiter unbedeutend, einkommende Erzdampfer gehen auf den direkten Bahnweg nach den Bestimmungshütten über. Auch in Hamburg ist das Ladungsangebot nach Schlesien schwach. Der Kahnraum hat etwas zugenommen. Da aber bei den Schiffern wenig Neigung besteht für die Einnahme von Ladung nach der Oder, so werden in Hamburg noch immer hohe Kahnmieten erzielt.

23. 7.—29. 7. 1928. Die traurige Verkehrslage der Oderschiffahrt hat sich auch in der letzten Juliwoche nicht geändert. Der Verkehr ruht. In den verschiedenen Häfen wurden noch geringe Mengen umgeschlagen, aber auch das wird in Kürze aufhören, sobald die letzten Kähnen ent- bezw. beladen sind. In den Märkischen Wasserstraßen muß der Verkehr von und nach der Oder aus derselben Veranlassung auch bald zum Stillstand kommen. Aehnlich liegen die Verhältnisse in der Beziehung Berlin—Hamburg.

Oderfrachten für ganze Kahnladungen Steinkohle.

Vom Frachtenausschuß für die Oder festgesetzte Schiffsfrachten in R.-Mark je Tonne (exkl. aller Nebenkosten als Umschlag, Zollabfertigung, Assekuranz, Kippgebühr).

Vom 4. Juni bis 29. Juli 1928

von	Breslau		Oppeln		Cosel-Oderhafen	
nach	Berlin-Oberspree	Stettin	Berlin-Oberspree	Stettin	Berlin-Oberspree	Stettin
	4,00	3,35	5,70	5,05	6,30	5,65

Für andere Güter in ganzen Kahnladungen sowie für Teilmengen treten entsprechende Zuschläge ein.

Mitgeteilt vom Schiffahrtsverein zu Breslau e. V., Breslau.

Umschlagsverkehr zu Tal in Tonnen.

(a — Brennstoffe, b — Güter, c — insgesamt)

		4.-10. 6.	11.-17. 6.	18.-24. 6.	25. 6.-1. 7.	2. 7.-8. 7.	9. 7.-15. 7.	16. 7.-22. 7. 28
Coselhafen	a	62 862	72 879	71 825	54 832,5	53 254	61 682,5	64 857,5
	b	939	2 389	2 678	2 441,5	1 658	1 246,5	1 495
	c	63 801	75 277	74 503	57 274	54 912	62 929	66 352,5
Oppeln	a	—	—	—	—	—	—	—
	b	131	669	732	165	223	694	168
	c	131	669	732	165	223	694	168
Breslau	a	1 797	2 214	933	643	1 225	434	355
	b	5 483	3 349	4 124	3 259	2 098	2 658	1 735
	c	7 280	5 563	5 057	3 902	3 323	3 092	2 090
Maltsch	a	11 062	11 843	9 829	8 209	7 325	9 352	1 215
	b	9 041	9 509	9 177	3 240	2 445	3 591	1 091
	c	20 103	21 352	19 006	11 449	9 770	12 943	2 306

Ostpreußische Wasserstraßen Die Lage der ostpreußischen Binnenschiffahrt hat sich im Monat Juni verschlechtert; sowohl der Stückgut- als auch Massengutverkehr ließen weiter nach. Die im Vormonat lebhaften Getreideverfrachtungen nach Polen hörten ganz auf, und in den Kohlenverfrachtungen nach Tilsit und Ragnit trat infolge des Binnenschifferstreiks auf dem Rhein eine Unterbrechung ein. Die Ziegelverfrachtungen vom Haff, Pillau und Heydemaulen waren nach wie vor lebhaft. Von Marienburg nach Königsberg wurden ca. 4000 t Rohzucker zur Seeverschiffung verladen.

Der Wasserstand war durchweg günstig, das Kahnraumangebot genügte; die Lage des Frachtenmarktes blieb weiter sehr schwach. Die Aussichten für das Schiffahrtsjahr sind wenig günstig zu beurteilen.

*

Die ostpreußische Binnenschiffahrt war im Juli nicht besser als im Vormonat beschäftigt. Einen bedeutenden Umfang hatten nur die Kohlenverfrachtungen von Königsberg nach Tilsit und Ragnit. Vom Memelstrom wurde nur wenig verladen, auch die Erlenrundholztransporte von Königsberg nach Memel haben sehr nachgelassen. Zu erwähnen ist die Zunahme der Ziegelladungen vom Hohen Land, von Pillau, Heidemaulen und von der Alle nach Königsberg. Das Kahnraumangebot war im Vergleich zu den Vormonaten geringer, da die Fahrzeuge sich auf das ganze ostpreußische Binnenschiffahrtsnetz verteilt haben und neuerdings Holzverschiffungen von Litauen nach Ragnit und Tilsit auftreten. Die Frachten blieben unverändert. Der Wasserstand war bis in die zweite Hälfte des Monats hinein günstig, gegen Ende des Monats wurde das Wasser klein. / Infolge des besonders ungünstigen Sommergeschäftes und der geringen Aussichten auf Besserung ist die allgemeine Lage der Binnenschiffahrt als trostlos zu bezeichnen.

Mitgeteilt von Robert Meyhoefer G. m. b. H., Königsberg/Pr.

Weichsel Die Weichselschiffahrt hat sich in diesem Jahre wenig erfreulich entwickelt. In der Talfahrt herrscht sehr großer Gütermangel, in der Bergfahrt ist der Verkehr auch nicht wesentlich größer als im Vorjahre. Beim Talverkehr fehlen vor allen Dingen die Kohlentransporte, während im vorigen Jahre doch in jedem Monat mehrere tausend Tonnen Kohlen in Binnenkähnen von Dirschau nach Danzig gingen. Auffallend ist der Wegfall der Holztransporte, die im vorigen Jahre ebenfalls durchschnittlich etwa 3000 t ausmachten. Polen versendet auch in diesem Jahre durchschnittlich 70—80 000 t monatlich an Holz nach Danzig, aber hiervon kommt so gut wie nichts auf dem Weichselwege herein. Während im Juni 1927 immerhin 3060 t Holz stromab nach Danzig kamen, waren es diesmal im Juni nur 320 t Holz. Getreidetransporte fehlen jetzt ebenfalls in der Talfahrt, und auch die Zuckerausfuhr hat schon längst aufgehört, weil Polen zu wenig Zucker ausführt. Zur Zeit liegt daher auch eine ganze Reihe von Weichselkähnen in Danzig unbeschäftigt. Wie sich im ganzen der Danziger Weichselverkehr in diesem Jahre entwickelt hat, zeigt die nachstehende Tabelle, welche die beförderte Gütermenge beim Verkehr durch die Einlager Schleuse wiedergibt:

	zu Tal	zu Berg
im März	8 199 t	8 447 t
im April	13 501 t	19 703 t
im Mai	10 998 t	25 322 t
im Juni	4 315 t	27 276 t

Im Juni des Vorjahres war der Talverkehr drei mal so groß, der Bergverkehr im Juni um einige hundert Tonnen kleiner, im Mai um 3 000 t größer. Im Juni 1928 kamen nach Danzig stromab 79 Dampfer, darunter 60 Schlepper und 154 Kähne, von diesen 115 ohne Ladung. Die ankommenden 4 315 t Güter setzten sich wie folgt zusammen: 1059 t Schwefelkiesabbrände aus Ostpreußen, 1034 t Soda, 320 t Grubenholz, 304 t Maschinenteile, 210 t Melasse, 461 t Stückgüter usw. Stromauf gingen im Juni 92 Dampfer und 178 Kähne. Unter den beförderten Gütern kamen Stückgüter mit 7 298 t an erster Stelle; ferner gingen stromab 6839 t Getreide, 5 585 t Kohlen für Ostpreußen, 2 415 Kalksteine, 2 333 t Pflastersteine, 609 t Mais, 494 t Zement nach Litauen, 257 t Oelsaaten usw.

Die Wasserverhältnisse, die im Mai noch recht günstig waren, haben sich im Laufe des Juni ununterbrochen verschlechtert. Um die Monatswende zum Juli war das Wasser schon erheblich unter Mittel gesunken, sodaß vielfach große Sandbänke zutage traten. Namentlich in der Gegend von Thorn hatte der Verkehr bereits mit Schwierigkeiten zu kämpfen. Die Kähne nach Warschau konnten schon von Mitte Juni ab nicht mehr voll ausgenutzt werden. Thorn hat als Hafenplatz heute eine verhältnismäßig große Bedeutung, da dort ein ziemlich starker Umschlag zwischen Wasserstraße und Eisenbahn stattfindet. Im Mai kamen in Thorn 41 Kähne an, die hauptsächlich Getreide aus Danzig brachten. Beladen wurden einige Kähne mit Kohlen für benachbarte Weichselstädte und einige Kähne mit Mehl. Mit dem Bau der Weichselbrücke in Thorn ist inzwischen begonnen worden. Die Bauzeit soll sich auf etwa 3 Jahre belaufen. Man wird in nächster Zeit außerdem noch zwei weitere Weichselbrücken in Angriff nehmen, und zwar eine in Modlin und eine bei Krakau.

Der Dirschauer Seeverkehr ist auch im Juni ganz unbedeutend. Es sind nur etwa 4 000 t Kohlen in Dirschau verladen worden, während der Kohlenumschlag in Gdingen über 140 000 t betrug. Seit Anfang Juli ist der Verkehr der Seeleichter durch den niedrigen Wasserstand beinahe ganz unterbunden. Die stattliche Flotte der polnischen Seeschlepper liegt beschäftigungslos seit vielen Monaten in Danzig an der Wojan-Werft. Die polnische Staatshandelsflotte hat neuerdings zwei in England gebaute Passagierdampfer in Dienst gestellt, die der Danziger Reederei „Weichsel" Konkurrenz machen sollen. Mit diesen beiden Schiffen, die etwa 300 Passagiere aufnehmen können und 12 Knoten laufen, wurde eine Linie Danzig—Gdingen—Hela zweimal täglich eröffnet, wo seit Jahrzehnten die Reederei „Weichsel" fährt. *Dr. Steinert.*

Donau (Juni). Der Talverkehr wies in der Mehrzahl für die im regelmäßigen Fahrplanverkehr bedienten Linien eine durchweg befriedigende Beschäftigung aus. Mit Rücksicht darauf, daß die großen Getreidetransporte noch nicht eingesetzt haben, hat sich in der Bergrichtung die Geschäftslage der Vormonate noch nicht wesentlich verändert. Sehr stark war wiederum das Mineralölproduktengeschäft von Rumänien zu Berg. Im einzelnen sind folgende Transportbewegungen bemerkenswert:

aus Deutschland:
- amerikanisches Getreide nach Oesterreich,
- Phosphate nach Ungarn,
- Salze nach Ungarn,
- Zement und Koks nach Jugoslawien;

aus Oesterreich:
- Koks nach Ungarn,
- Alteisen nach Ungarn,
- Holz nach Deutschland;

aus der tschechoslowak. Republik:
- Kohle und Koks nach Ungarn,
- Röhren nach Galatz (für Rußland bestimmt),
- Zucker und Holz nach Deutschland;

aus Ungarn:
- Getreide und Mehl nach Oesterreich und Deutschland,
- Wolle nach Deutschland;

aus Jugoslawien:
Pyrit nach Ungarn;
aus Rumänien:
Getreide nach Oesterreich und Deutschland,
Oelprodukte nach Ungarn, Oesterreich und Deutschland;
aus Bulgarien:
Tabake nach der Tschechoslowakei und Deutschland,
Rübenschnitzel nach Deutschland.
Der Wasserstand war normal.

Mitgeteilt vom Bayerischen Lloyd, Regensburg.

Die Wasserstandsverhältnisse der norddeutschen Stromgebiete im Juni 1928. (Nach den an die Landesanstalt für Gewässerkunde gelangenden amtlichen Nachrichten.) Mit Ausnahme von Weser, Ems und Rhein hatten die übrigen norddeutschen Ströme im ersten Teil des Berichtsmonats eine Anschwellung, die aber nirgends das Jahresmittelhochwasser erreichte. Verursacht wurde diese Welle durch stärkere Regenfälle in den letzten Maitagen, worauf schon im vorhergehenden Bericht hingewiesen wurde. — Im Laufe des Juni regnete es zwar sehr häufig, doch waren die Niederschläge sehr wenig ergiebig. Stärkere Regenfälle, wie z. B. der Wolkenbruch bei Lichtenberg in der Oberlausitz, wo in 30 Minuten 65 Liter Regen auf den Quadratmeter niedergingen, hatten nur örtliche Bedeutung und keinen maßgebenden Einfluß auf die Wasserführung. Im allgemeinen nahmen die Wasserstände gegen Ende des Monats hin beträchtlich ab; sie bewegten sich am Schluß des Monats bei der Memel und dem Pregel etwas über dem Mittelwasser, bei der Oder, Elbe, Weser und Ems zwischen Mittel- und Mittelniedrigwasser. Der Rhein, der zu Beginn des Monats etwas unter Mittelwasser stand, stieg in der zweiten Hälfte des Juni bis etwas über Mittelwasser infolge reichlicher Wasserzufuhr aus dem schweizerischen Einzugsgebiet. — Aus dem Waldecker Stausee, der anfangs fast ganz gefüllt war, wurden im Laufe des Monats fast 8 Millionen Kubikmeter abgelassen. —

Das diesmalige Monatsmittel liegt fast überall über dem langjährigen Junidurchschnitt. Nennenswerte Ausnahmen machen die obere Oder, die Weser und der Mittelrhein.

Wasserstände im Juni 1928

Gewässer	Pegelstelle	Juni 1928 NW	Juni 1928 MW	Juni 1928 HW	MW Juni 96/25*)	Jahresmittel 96/25*) MNW	Jahresmittel 96/25*) MW	Jahresmittel 96/25*) MHW
Memel	Tilsit	297	398	522	144	76	242	610
Pregel	Gr.Bubainen	192	261	364	126	68	194	448
Weichsel	Kurzebrack	126	221	376	136	25	181	526
Oder	Ratibor	99	118	182	153	80	178	601
„	Frankfurt	87	177	284	124	51	160	370
Warthe	Landsberg	50	116	154	18	—36	66	252
Netze	Vordamm	12	36	67	—3	—45	28	140
Elbe	Barby	76	161	328	128	23	172	454
„	Wittenberge	116	193	308	147	43	187	441
Saale	Trotha U.P.	152	177	202	183	117	210	484
Havel	Spandau U.P.	43	51	63	52	22	74	143
Spree	Kersdorf U.P.	190	202	218	196	178	225	306
Weser	Minden	198	212	232	222	163	264	565
Aller	Westen	228	254	298	239	181	287	480
Ems	Greven	34	76	127	67	—10	168	567
Rhein	Maxau	429	512	574	510	290	429	661
„	Kaub	204	265	314	285	101	236	522
„	Köln	177	240	291	278	76	256	643
Main	Wertheim	120	135	140	128	83	158	422
Mosel	Trier	39	59	97	50	—5	101	476

*) Bei Kersdorf 1914/25

Die Wasserstandsverhältnisse der norddeutschen Stromgebiete im Juli 1928. (Nach den an die Landesanstalt für Gewässerkunde gelangenden amtlichen Nachrichten.) Der Juli war außergewöhnlich regenarm und warm. In Grünberg (Schl.) fielen nur 22, in Leobschütz (Oberschl.) 40, in Berlin 36, in Altenberg (Sachsen) 41, in Magdeburg 62 und in Arnsberg (Westf.) 67% der durchschnittlichen Juliregenmenge. In den Tagen vom 10. bis zum 17. wurde die Hitze fast unerträglich und überstieg meist 35°. Diese ungewöhnliche Witterung wirkte auf die Wasserführung der norddeutschen Ströme dahingehend, daß die schon gegen Ende Juni sehr niedrigen Wasserstände fast ununterbrochen weiter abnahmen. Memel und Pregel führten noch verhältnismäßig viel Wasser; bei der Memel lagen die Wasserstände gegen Ende Juli meist zwischen Mittel- und Mittelniedrigwasser, bei dem Pregel blieben sie während des ganzen Monats über Mittelwasser. Die Weichsel, Oder und Elbe hatten Wasserstände, die während des ganzen Monats weit unter dem Mittelwasser, gegen Ende des Monats meist erheblich unter dem Mittelniedrigwasser lagen. Die Wasserknappheit bewirkte, daß an einzelnen Pegeln (Dirschau, Neiße, Düben) die niedrigsten, bisher überhaupt bekannten Wasserstände unterschritten wurden. Im Weser-, Ems- und Rheingebiet bewegten sich die Wasserstände vorwiegend zwischen Mittel- und Mittelniedrigwasser und lagen am Ende des Monats meist in der Nähe des letzteren. — Der Inhalt des Ederstausees nahm im Laufe des Monats von 193 auf 155 Millionen cbm ab. Mit Ausnahme von Memel und Pregel liegt sonst überall das diesmalige Monatsmittel unter dem langjährigen Julidurchschnitt.

Dr. W. Friedrich.

Wasserstände im Juli 1928.

Gewässer	Pegelstelle	Juli 1928 NW	Juli 1928 MW	Juli 1928 HW	MW Juli 96/25*)	Jahresmittel 96/25*) MNW	Jahresmittel 96/25*) MW	Jahresmittel 96/25*) MHW
Memel	Tilsit	125	197	282	139	76	242	610
Pregel	Gr.Bubainen	178	236	266	125	68	194	448
Weichsel	Kurzebrack	38	73	127	150	25	181	526
Oder	Ratibor	72	82	98	177	80	178	601
„	Frankfurt	11	43	82	129	51	160	370
Warthe	Landsberg	—18	4	45	7	—36	66	252
Netze	Vordamm	—48	—21	8	—17	—45	28	140
Elbe	Barby	—2	34	85	115	23	172	454
„	Wittenberge	18	61	113	127	43	187	441
Saale	Trotha U P.	110	133	154	170	117	210	484
Havel	Spandau U.P.	15	33	46	47	22	74	143
Spree	Kersdorf U P.	178	192	210	198	178	225	306
Weser	Minden	176	191	221	209	163	264	565
Aller	Westen	185	207	246	228	181	287	480
Ems	Greven	—4	35	149	53	—10	168	567
Rhein	Maxau	405	454	502	502	290	429	661
„	Kaub	169	213	259	274	101	236	522
„	Köln	130	180	234	266	76	256	643
Main	Wertheim	87	98	115	116	83	158	422
Mosel	Trier	—5	13	41	36	—5	101	476

*) Bei Kersdorf 1914/25.

Die

59. Hauptversammlung

des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt findet vom 31. August bis 2. September in Königsberg statt.

RECHTSFRAGEN DER BINNENSCHIFFAHRT

Exkulpation bei Zusammenstoß von Schiffen. Die in der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" 10, 1928, 316, enthaltene abgekürzte Wiedergabe des Hamburger Urteils vom 14. XI. 27 und jenes Urteil selbst (dessen vollständigen Wortlaut ich kenne) werden das Rechtsgefühl eines Jeden, der einige Erfahrungen in Schiffahrtssachen mit der traditionellen Hochachtung für die Hanseatische Rechtsprechung verbindet, wohl kaum befriedigen. Der Tatbestand war folgender: Klara (Anhang eines Schleppzugs, in Kanalfahrt nach Lübeck) wird vom entgegenkommenden Motorschiff Marianne in der Weise beschädigt, daß Marianne ausscheert, zwischen Klara und Schleppdampfer kommt, die Schlepptrosse zerbricht und den ersten Anhang (Klara) trifft, hierbei sich selbst und der Klara Schaden zufügend; schließlich zwischen Klara und Schleppdampfer hindurch nach der anderen Kanalseite hinüberschießt. — Wer hat Schuld? Offenbar doch (d. h. nach dem ersten Wahrscheinlichkeitseindruck, prima facie) nur das Motorschiff Marianne! Unstreitig folgte der Zusammenstoß in einem dem Schleppzuge, aber nicht dem Motorschiffe „zustehenden" Fahrwasserbereiche und unstreitig ist Marianne „an die falsche Fahrwasserseite geraten". Hierzu in Frage kommende Spezialvorschriften die Pol. Ordng. für Elbe—Trave-Kanal von 1901 §§ 23 27 (vgl. auch Seestraßen O. von 1906 Art. 27; Kaiser Wilhelm-Kanal § 26). Ganz nebensächlich halte ich, ob Vorschriften über die Fahrgeschwindigkeit beiderseits beachtet sind (Elbe—Trave-Kanal §§ 39, 62). Daß Marianne ihre an sich mäßige Fahrt noch mindern mußte, will ich wegen der damit möglicherweise verbundenen Minderung der Steuerfähigkeit gar nicht behaupten. Aber jedenfalls ist (wenn auch seitens Marianne wohl behauptet) nirgends ausgeführt und ersichtlich, daß der Schleppzug vorschriftswidrig zu schnelle Fahrt gemacht und hierdurch etwa seinerseits das Ausscheeren des Motorschiffs verschuldet hätte. (Diesesfalls würde übrigens Marianne gewiß wegen ihres eigenen Schadens Gegenklage erhoben haben, was sie wohlweislich unterlassen hat). Ebenso ist nirgends ersichtlich, daß etwa Klara ausgescheert und das Fahrwasser dadurch beengt worden wäre.

Wichtig und ausschlaggebend für die Schuldbeurteilung bleibt die Frage der Einhaltung oder aber vielleicht entschuldbaren Nichteinhaltung der für die Begegnung richtigen Fahrstraße! Der Schleppzug hielt zweifellos die „ihm zustehende" Seite und gab auch beim Passieren „entsprechenden Raum". Marianne dagegen kam zweifellos in einen ihr nicht zustehenden Teil des Fahrwassers: sie „wollte" bestenfalls ausweichen, tat es aber nicht sondern lief aus dem Ruder und (schadenstiftend) in den Schleppzug hinein!

Hiernach genügte aber zur Klagabweisung, also zur Entkräftung des nach dem äußeren Hergange im höchsten Grade wahrscheinlichen Verschuldens der Marianne noch keineswegs die — theoretisch offen gebliebene — bloße Möglichkeit: daß ohne ein Verschulden der Marianne ihr Ausscheeren bezw. ihr Anrennen durch unerkennbare Verhältnisse der Böschung etc. hervorgerufen sein könne! Widersprechen darf ich dem Berufungsurteil, wenn es sagt: ein Verschulden sei nicht behauptet. Behauptet ist mindestens „nachlässige Navigation" — gemeint speziell Nichteinhaltung der Fahrstraße! Ev. mußte der Richter gemäß ZPO § 139 der Parteibehauptung nachhelfen; wobei sich gewiß als klägerischer Standpunkt ergab daß Marianne mit ihrem tadellosen Motor und Ruder doch der einfachen Aufgabe des Begegnens mit einem, richtige Straße einhaltenden Schleppzuge gewachsen sein oder — wegen der, wie der Beklagte wußte, zum Ausscheeren neigenden Breite des Motorschiffs — als vorsichtiger Schiffer bis zur Vorbeifahrt des Schleppzugs beilegen mußte!

Daß übrigens die oben erwähnte bloße Möglichkeit schon zur Widerlegung des auf den ersten Blick höchst wahrscheinlichen Verschuldens genügen solle, wie Hamburg meint, ist auch aus Schaps zu § 735 Anm. 104 ff. nicht zu halten. Denn nach Anm. 107 daselbst (vgl. auch Anm. 62) genügt gegenüber der sogen. prima-facie-Annahme keineswegs die bloße Möglichkeit, nicht mal die Wahrscheinlichkeit einer anderen Kausalreihe, sondern es ist zu verlangen: der Nachweis einer mindestens gleich wahrscheinlichen Kausalreihe! Die allgemeine Entschuldigung, Marianne sei aus dem Ruder gelaufen (— das Problem des Ausgierens, wie man auf der Elbe sagt, infolge „Sogs", möglich auch bei vollschiffigem Wasser, muß vom vorsichtigen Schiffer rechtzeitig in Rechnung gestellt werden! —) ist also keine Entschuldigung. Es fehlt an Behauptung und „Nachweis" konkreter Tatsachen, weshalb das Ausscheeren in den richtig fahrenden Schleppzug hinein dem Beklagten, obgleich Motor und Ruder tadellos funktionierten, als Schuld nicht anzurechnen sei. — Ich verweise hinsichtlich Anm. 107 auf das in der Hans. Rechts- und Gerichtszeitschrift 1928 S. 163 besprochene Urteil des RG. vom 25. I. 1928. (Jur. W. Seite 1732 und Fußnote von Pappenheim). Vorsicht aber zu beobachten und seitlichen Abstand zu halten oder gar beizulegen, war umsomehr Pflicht des Motorschiffs, weil es, wie erwähnt, von kurzer und breiter Bauart leichter aus dem Steuer läuft. Seine bessere (?) Manövrierfähigkeit enthob es dieser Pflicht in keiner Weise! Es bleibt also von dem, auf den ersten Blick anzunehmenden sehr wahrscheinlichen Verschulden „ein Rest, zu tragen peinlich" und es fehlt nach praktischer Wertung des Falls wie nach Rechtslehre (Anm. 107) und Reichsgerichtsurteil (vom 25. I. 28) am „Nachweis" konkreter Tatsachen, die dieser großen prima-facie-Wahrscheinlichkeit entgegenstünden.

Nach alldem scheint mir die Lübecker Verurteilung, wenn ich auch ihre Ausführungen im einzelnen nicht kenne, doch den Vorzug zu verdienen vor der Hamburger Klagabweisung.

Rechtsanwalt Dr. Oskar Gerlach, Dresden.

Ausschließliche Zuständigkeit des Rheinschiffahrtsgerichtes. Vereinbarung eines Gerichtsstandes unzulässig. Die Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 sagt in Art. 34: Die Rheinschiffahrtsgerichte sind kompetent . . . . . II. In Zivilsachen: zur Entscheidung über Klagen:

. . . .

wegen der Beschädigungen, welche Schiffer und Flößer während ihrer Fahrt oder beim Anlanden anderen verursacht haben. . . . . . Zuständig ist in Zivilsachen dasjenige Gericht, in dessen Bezirk der Schaden zugefügt wurde.

Nach der früheren Rechtsprechung des Oberlandesgerichtes Köln, c. Rhein-Archiv Bd. 79, 2 S. 43, Urt. v. 18. 5. 88, war diese Zuständigkeit eine ausschließliche.

Durch Vereinbarungen der Parteien konnte weder das ordentliche Gericht, noch ein beliebiges Rheinschiffahrtsgericht angerufen werden.

Das Reichsgericht stellte sich am 27. 10. 1915 auf den entgegengesetzten Standpunkt. „. . . Die Zuständigkeit der Rheinschiffahrtsgerichte ist keine ausschließliche. Da die Sondergerichte nur als Ausnahmen von der ordentlichen Gerichtsbarkeit

zugelassen sind, müßte die Ausschließlichkeit bestimmt im Gesetze hervorgehoben sein; demgemäß können die Parteien die vor diese Gerichte gehörigen Streitigkeiten auch vor den ordentlichen Gerichten austragen."

Auf Grund dieses Urteils sind viele Rheinschiffahrtssachen vor prorogierten Gerichten verhandelt und entschieden worden, weil es den Parteien, besonders aber auch den beteiligten Versicherungsgesellschaften bequemer war, die Sachen an ihren Sitzen zu verhandeln, statt an den auswärtigen Rheinschiffahrtsgerichten.

Die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt hat nun neuerdings am 9. November 1927 wieder anders entschieden und den zitierten Artikel 35 der Rheinschiffahrtsakte als zwingendes Gesetz bezeichnet, das eine Vereinbarung der Parteien ausschließe, es sei nur das Rheinschiffahrtsgericht zuständig, in dessen Bezirk der Schaden zugefügt sei.

Angesichts dieses Urteils verbietet sich also die Prorogation eines an sich nicht zuständigen Gerichtes, zumal gegebenenfalls vielleicht keine Ueberweisung an das zuständige Gericht, sondern Abweisung der Klage erfolgt.

Das Urteil des Oberlandesgerichts Köln vom 18. 5. 88 hat — allerdings für die damals geltende Z. P. O. — die Verweisung an das zuständige Gericht für unzulässig erklärt.

Justizrat Dubelmann, Köln.

Konkurriendes Verschulden des Schiffseigners bei Schadensersatzanspruch wegen Ueberschreitung der Löschzeit ist nach den Gepflogenheiten des Binnenschiffahrts-Verkehrs zu beurteilen. § 49 Abs. 2 Binnenschiff.-Ges. § 254 BGB.) — Der Kläger begehrt nach § 49, Abs. 2 BSchG. schlüssig den Ersatz des Schadens, der ihm über den Betrag des gesetzlichen Liegegeldes hinaus durch die Ueberschreitung der Löschzeit entstanden ist. Er hat auch dargetan, daß ihm ein Schaden in der von ihm angegebenen Höhe erwachsen ist.

Hätte der Kläger am 16. Oktober eine Eisenerzladung nach Cosel erhalten, so hätte er „freien Dampf" bekommen, das Schleppgeld also erspart und in Cosel 8 Tage früher die Gelegenheit zu gewinnbringender Talfahrt erhalten. Diese Umstände lassen, wie das Amtsgericht mit Recht angenommen hat, darauf schließen, daß dem Kl. mindestens in der von ihm angegebenen Höhe ein Schaden entstanden ist. Der Beklagten fällt die Behauptungs- und Beweislast für ihre Einwendung zu, daß der Kl. schuldhaft sich Gelegenheiten zu anderweitem Verdienst habe entgehen lassen (§ 254 BGB.). Zu diesem Einwand ist zunächst allgemein zu bemerken, daß Schiffer in derartigen Lagen sich greifbare Gewinnmöglichkeiten nicht entgehen lassen, nur um im Klagewege bestrittene Ersatzansprüche von dem Empfänger mit erheblichem Aufwand an Zeit, Mühe und Kosten zu verfolgen. Das tut kein verständiger Mensch. Die Beklagte müßte also, um ihren Einwand schlüssig zu begründen, dartun, daß der Kl. es **schuldhaft** unterlassen habe, sich ihm bietende bestimmte Verdienstmöglichkeiten auszunutzen. Das hat sie nicht getan. **Denn es kann dem Schiffer nicht unbedingt zugemutet werden, statt der von ihm in Aussicht genommenen Reise andere anzutreten, die ihn in ganz andere Gegenden führen und ihm nicht gestatten, bestehende Geschäftsverbindungen auszunutzen.** (L. G. Stettin, Urteil vom 13. 4. 1928, 3 S. 7/28.)

Anmerkung: Außer dem Liegegelde (gesetzlichen, vereinbarten oder usancemäßig erhöhten) kann der Frachtführer Ersatz eines höheren Schadens verlangen, der ihm durch Ueberschreitung der Löschzeit erwächst. „Liegegeld" ist zwar eine Entschädigung im Sinne eines Entgelts, aber kein Schadenersatz, denn Liegegeld kann bei Ueberschreitung der Lade- und Löschfristen gefordert werden, ohne daß der Frachtführer einen Schaden zu beweisen, ja ohne daß er einen Schaden gehabt hat. Es ist ein auf dem Frachtvertrage beruhendes gesetzliches Entgelt für den Fall einer besonderen Inanspruchnahme des Schiffers für die Ladung, eine Art Annex der Fracht (Mittelstein zu BSchG. § 32). Das Liegegeld kann sogar dann verlangt werden, wenn in den Tagen der Ueberschreitung der Löschzeit schon die neue Ladung eingenommen wurde (Hans. Gerichts-Ztg. 1900/68 Hauptbl. Nr. 28). Vollen Schadensersatz kann der Frachtführer verlangen, wenn sein Schaden größer ist, als der Liegegeldbetrag ausmacht, denn der Frachtführer, dem die Ladung nicht abgenommen wird, kann sich von der Ladung nur befreien, indem er die Löschung der Güter selbst vornimmt, was aber in der Regel mit noch größeren Zeitverlusten, Geldopfern und Verantwortlichkeit verbunden ist, die er kaum auf sich nehmen kann (Motive). Verlangt der Frachtführer aber Schadensersatz, so kommen die § 249 ff. BGB. insbesondere also § 252 und § 254 Abs. 2 in Anwendung. Ein konkurrierendes Verschulden, auch ein solches, das sich darauf beschränkt, daß der Frachtführer unterlassen hat, den Schuldner auf die Gefahr eines „ungewöhnlich hohen" Schadens (§ 254 Abs. 2 BGB.) aufmerksam zu machen, liegt aber für den Frachtführer nicht darin, daß er den Empfänger auf den Ablauf der Löschzeit vorher nicht aufmerksam gemacht hat, auch nicht etwa darin, daß er den Frachtführer nicht auf die Gefahr abfallenden Wassers hingewiesen hat, das ihn nun zum Stilliegen zwingen würde. Denn der Empfänger, der zu Wasser Ladung bezieht, muß dies wissen und der Frachtführer hat nicht nötig, den Empfänger über die Vorschriften des Binnenschiffahrtsgesetzes und die Abhängigkeit der Schiffahrt vom Wasserstand aufzuklären. Etwas anderes wäre es etwa, wenn das Schiff infolge seiner speziellen Beschaffenheit durch Verzögerung der Löschung über die übliche Abnützung hinausgehenden Schaden leiden würde. Der Empfänger ist bei Ueberschreitung der Löschzeit Liegegeld- und schadenersatzpflichtig, auch ohne sein Verschulden.) (Makower-Loewe 1a zu § 49 Abs. 2, auch Förtsch Anm. 2 zu § 51 BSchG.) Um seine Schadensersatzpflicht gemäß § 252 BGB. zu beseitigen oder einzuschränken, bedarf es von seiten des Empfängers des Nachweises des Verschuldens auf der Frachtführerseite. Und weiter der Beweis, daß das Verhalten des Frachtführers den Klauselzusammenhang unterbrochen hat.

Die Verpflichtung, den Schaden möglichst abzuwenden oder zu vermindern, bestimmt sich für den Frachtführer nach den Gepflogenheiten und Notwendigkeiten des Schiffahrtsgeschäftes. Das Unterlassungsverschulden des Beschädigten setzt nicht die Verletzung einer besonderen Rechtsvorschrift voraus, sondern umfaßt jeden Verstoß gegen Treu und Glauben nach der Verkehrssitte (RG. 105/119), also nur ein Unterlassen derjenigen Maßregeln, die er nach der Auffassung des sorgfältigen Frachtführers und des ordentlichen Geschäftsmannes hätte anwenden müssen, um Schaden von sich abzuwenden. Es war in dem oben angeführten Streitfalle dem Frachtführer vorgeworfen worden, daß er nach Löschung der Ladung ihm nach Berlin und Hamburg angebotene Geschäfte nicht angenommen habe, welche zweifellos für ihn gewinnbringend gewesen wären. Das Urteil hat darauf Rücksicht genommen, daß der Frachtführer die Oderschiffahrt betreibt und daß er seine geschäftlichen Beziehungen im Odergebiet hat, ihm daher nicht zumutbar ist, zur Entlastung desselben Empfängers, der ihm Schaden zugefügt hat, eine Tour zu fahren, die seinen ganzen Jahresplan umstößt, auf dem die Rentabilität seines Betriebes aufgebaut ist. Die Zurückweisung eines anderen Geschäftes, selbst wenn es gewinnbringend war, kann ihm nicht als konkurrierendes Verschulden angerechnet werden.

Rechtsanwalt und Notar Dr. Jony Schneider, Breslau.

EISENBAHNFRAGEN

Die Hessen-Nassauischen und Hessischen Industrie- und Handelskammern für Wasserumschlagstarife. Die Arbeitsgemeinschaft der hessen-nassauischen und der hessischen Industrie- und Handelskammern hat auf einer kürzlich stattgefundenen Tagung in Fulda folgende Entschließung gefaßt:

„Die ohnehin schon äußerst ungünstige Lage der Rhein- und Mainschiffahrt ist durch die lange Dauer des Streiks noch weiter verschlechtert worden. Eine Hauptursache der Notlage der Binnenschiffahrt ist darin zu sehen, daß die Reichsbahn durch die Seehafenausnahmetarife dem Wasserweg einen großen Teil der ihr früher zugeführten Gütermengen entzogen hat. Der Konkurrenzkampf der Eisenbahn gegen die Binnenschiffahrt wird nach wie vor in heftigster Form fortgeführt. Die Handelskammern des rhein-mainischen Wirtschaftsgebietes sehen sich daher veranlaßt, wiederum nachdrücklich die Forderung zu erheben, daß die den Rhein- und Mainplätzen früher zugestandenen Binnenumschlagstarife, die gleich wie die eingeführten Seehafenausnahmetarife ebenfalls ein wertvolles Mittel zur Förderung der deutschen Wirtschaft sind, zum Ausgleich wieder hergestellt werden. Weiterhin muß denjenigen Wirtschaftskreisen, die nicht auf dem Wasserweg ausführen können, die Möglichkeit gegeben werden, zu gleich günstigen Frachtsätzen ihre Waren über die trockene Grenze zu verfrachten."

Die Schiffsbetriebe der Deutschen Reichsbahn. Von seiten der Deutschen Reichsbahn wird jetzt eine Uebersicht über die Schiffsbetriebe veröffentlicht, aus der hervorgeht, daß die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft auch einen Reedereibetrieb darstellt. Die Gesellschaft verfügt über folgenden Schiffspark: Auf dem Bodensee über 16 Raddampfer, 9 Trajektkähne, 2 Motortrajektkähne, 1 Motorgüterschleppschiff, 2 Dieselmotorschraubenschiffe und 1 Motorschraubendampfschiff. Auf der Strecke Warnemünde—Gjedser, Saßnitz—Trälleborg besitzt die Reichsbahn je 2 Schraubendampffährschiffe. Weiter verkehren sieben kleinere Schraubendampffährschiffe zwischen Stralsund-Hafen—Altefähr, Swinemünde—Ostswine. Schließlich verkehren noch zwischen Karolinenkoog—Tönning zwei Schraubendampfschiffe und zwischen Harle—Wangerooge zwei Schraubendampfschiffe. Außerdem besteht noch die Kettenschleppschiffahrt auf dem Main von Aschaffenburg bis Bamberg, die durch sieben Kettenschleppschiffe ausgeführt wird.

Die neue Eisenbahn-Verkehrsordnung. Vom 26. bis 28. Juli fanden in Gmunden Besprechungen zwischen Vertretern des Deutschen Reichsverkehrsministeriums und des Oesterreichischen Bundesministeriums für Handel und Verkehr über die von den deutschen und österreichischen Eisenbahnen den Aufsichtsbehörden zur Genehmigung vorgelegten tarifarischen Ausführungsbestimmungen zu den neuen Eisenbahn-Verkehrsordnungen statt.

Von reichsdeutscher Seite nahmen an den Verhandlungen die Herren Ministerialdirektor Vogel, Geheimrat Grunow und Regierungsrat Dr. Friebe, von österreichischer Seite die Herren Sektionschef Dr. Poeschmann, Ministerialrat Dr. Rauscher und Ministerialrat Dr. Jelinek teil. Die Besprechungen führten zu dem Ergebnis, daß im Sinne der durch die neue Eisenbahn-Verkehrsordnung vollzogenen Rechtsangleichung auch die Ausführungsbestimmungen sowohl nach Ausdrucksweise wie nach Inhalt in Deutschland und Oesterreich fast vollständig übereinstimmen werden. Hiermit sind die vor etwa einem Jahre begonnenen Regierungsverhandlungen zur Angleichung des deutschen und österreichischen Eisenbahnverkehrsrechtes zu einem befriedigenden Abschluß gelangt. Die in der Gmundener Besprechung beratenen Ausführungsbestimmungen werden durch Herausgabe neuer allgemeiner Personen- und Gütertarife mit Wirksamkeit vom 1. Oktober 1928 veröffentlicht werden.

Tarifarische und verkehrliche Maßnahmen der Dänischen Staatsbahn zur Hebung des Verkehrs. Daß der Kraftwagenverkehr eine starke Konkurrenz der Eisenbahn in den Nahentfernungen nicht nur in Deutschland darstellt, geht aus den neuesten tarifarischen und verkehrlichen Maßnahmen der Dänischen Staatsbahn hervor, über die Paszkowski in der „Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen" (31/1928, 837) berichtet. In Dänemark ging in den letzten Jahren der Verkehr unter dem Wettbewerb des Kraftwagens und infolge der Deflationskrisis ständig zurück. So sank die Zahl der Reisenden im Nahverkehr in den Jahren 1924 bis 1928 von 21,9 auf 18,7 Millionen, die beförderte Gütermenge einschließlich des Tierverkehrs im Nahverkehr in den Jahren 1924 bis 1927 von 5,0 auf 3,8 Millionen und stieg erst im letzten Betriebsjahr (1927/28) wieder auf 4,1 Millionen t. In der Erkenntnis, daß den hohen Tarifen des Nahverkehrs eine große Schuld für den Verkehrsrückgang beizumessen sei, wurde im Frühjahr 1925 der erste Tarifabbau durchgeführt. Auf dem Gebiete des Gütertarifs glaubte man soweit gehen zu können, daß man den Abschluß besonderer Tarifvereinbarungen mit den einzelnen Verfrachtern ermöglichte. „Bald mußte aber auch die Dänische Staatsbahn erkennen, daß dieses Verfahren, das andere Eisenbahnverwaltungen schon vor Jahrzehnten als unzweckmäßig beseitigt hatten, so unübersichtliche Verhältnisse schuf, daß man es gelegentlich einer am 1. 4. 27 durchgeführten allgemeinen Gütertarifsenkung abschaffte." Der Gütertarif ist verschiedentlich ermäßigt worden. Die Frachtsätze für größere Stückgutsendungen (1500 kg und darüber) wurden bei Entfernungen bis zu 125 km um 10% herabgesetzt. Verschiedene Güter wie Bananen, Eiscreme, künstliche Sahne, werden nunmehr zu den leichtverderblichen Gütern gerechnet und bei Berechnung der Frachtgutsätze als Eilgut befördert. In der Gütereinteilung wurden erhebliche Detarifierungen vorgenommen. Die Wagenladungssätze kommen künftig für Nahentfernungen zur Anwendung, wenn mindestens 3000 kg (früher 5000 kg) aufgegeben werden. Die Bestimmungen über die Berechnung bei Wagenladungen aus verschiedenartigen Gütern, auch verschiedener Klassen (vgl. § 14 des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs Teil I Abt. B), sind gemildert worden.

PERSÖNLICHES

Am 3. Juli 1928 konnte Herr Direktor Fritz Fendel auf eine 25jährige Geschäftstätigkeit bei der Rheinschiffahrts-A.-G. vorm. Fendel, Mannheim, zurückblicken. Der Jubilar steht heute im 50. Lebensjahr. Nachdem er den Schiffahrtsbetrieb im väterlichen Geschäft der Firma Gebrüder Fendel erlernt hatte, war er längere Zeit im Ausland beruflich tätig. Im Juli 1903 von London zurückgekehrt, trat Fritz Fendel in die in der Zwischenzeit aus einer offenen Handelsgesellschaft in die Rheinschiffahrts-A.-G. vorm. Fendel umgewandelte Gesellschaft ein. Im Jahre 1911 wurde er Vorstandsmitglied. Direktor Fritz Fendel erfreut sich in weiten Kreisen der deutschen Binnenschiffahrt und der deutschen Wirtschaft als technischer Direktor des badischen Rheinschiffahrtskonzerns höchster Wertschätzung.

*

Herrn Bergassessor Krawehl in Essen ist von der Technischen Hochschule Berlin in Anerkennung seiner Verdienste um die technische Entwicklung des Bergbaues, im besonderen auf dem Gebiete der Kohlenveredelung, die Würde eines Dr. Ing. e. h. verliehen worden.

*

Rektor und Senat der Technischen Hochschule Aachen haben durch einstimmigen Beschluß den Landeshauptmann der Rheinprovinz Dr. Dr. h. c. Johannes Horion in Düsseldorf zum Ehrenbürger der Technischen Hochschule ernannt, in dankbarer Anerkennung seiner der Hochschule Aachen bewiesenen regen Anteilnahme und Förderung und seiner stets hilfsbereiten Unterstützung der Studentenschaft in ihren gemeinnützigen Angelegenheiten.

*

Der Leiter der Abteilung für Kraftfahrwesen im Reichsverkehrsministerium, Geh. Regierungsrat Ministerialrat Friedrich Pflug, ist in Anerkennung seiner Verdienste um das Kraftfahrwesen von der Technischen Hochschule in Braunschweig zum Dr. Ing. ehrenhalber ernannt worden.

*

Der Senat hat den Oberbaurat Neufeldt zum Baudirektor der Wasserbauabteilung der freien und Hansestadt Lübeck ernannt.

Am 27. Juli 1928 verschied nach langem schweren Leiden in Charlottenburg Herr Fritz Klopsch, langjähriger Mitarbeiter der Badischen Assekuranz-Gesellschaft A.-G., Mannheim. Als Subdirektor für Preußen, Abt. Schiffskörperversicherung, hat der Verstorbene in unermüdlicher Tatkraft wesentlich zum Ausbau seiner Firma beigetragen. Dem Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt e. V. gehörte er seit dem Jahre 1925 als persönliches Mitglied an.

FIRMENNACHRICHTEN

Badische Rheinschiffahrtsgruppe. Die vorliegenden Geschäftsberichte der Rheinschiffahrt A.-G. vorm. Fendel, Mannheim und der Badischen A.-G. für Rheinschiffahrt und Seetransport führen über die allgemeine Lage u. a. folgendes aus: Die Frachtenlage war während des ganzen Berichtsjahrs sehr gedrückt, da dauernd ein stärkeres Angebot an Schiffsraum und Schleppkraft vorhanden war, als Gütermengen zur Beförderung zur Verfügung standen. Der Wasserstand war außergewöhnlich gut. Die Fahrten nach Basel konnten am 5. April aufgenommen werden; sie wurden durchgeführt bis Mitte Oktober. Vorübergehende Störungen traten nur ein durch den Hafenarbeiterstreik in Basel, vom 8. bis 14. Juli, dann zweimal für wenige Tage dadurch, daß die Fahrzeuge infolge zu hohen Wasserstands nicht durch die Kehler Brücke kommen konnten. Ferner trat das Personal auf deutschen Schleppdampfern im August in Streik, wodurch die deutschen Dampfer auf dem Oberrhein nicht verkehren konnten. Die Schiffahrt hatte dauernd über Benachteiligung und Wegnahme von Gütermengen durch die Reichseisenbahn infolge der Ausnahmetarife sowie infolge der gesamten Tarifpolitik der Reichseisenbahn zu klagen. Es kommt nicht darauf an, die Schiffahrt zu schützen, weil sie ohne diesen Schutz nicht lebensfähig wäre, sondern die Schiffahrt verlangt nur, daß sie nicht bekämpft wird, und daß die Reichseisenbahn nicht ihre Monopolstellung ausnützt und eine Tarifpolitik betreibt mit dem Ziele, die Schiffahrt auszuschalten. Wenn die Reichseisenbahn Frachteinnahmen aus unbestrittenen Gebieten dazu verwendet. um die Fracht da, wo sie der Schiffahrt gegenüber in Wettbewerb tritt, zu senken, so ist das ein Kampf mit ungleichen Waffen. Trotz der Verwendung einer Anzahl Raddampfer während der Monate April—Oktober auf der Strecke Straßburg—Kehl—Basel war doch während des ganzen Jahres Ueberangebot an Schleppkraft vorhanden, und so konnten die Schlepplöhne während des ganzen Berichtsjahrs nicht befriedigen. Auch die Schleppkahnfrachten waren während des ganzen Berichtsjahrs unter Selbstkosten notiert, ebenfalls infolge des Ueberangebots an Kahnraum gegenüber den Gütermengen. Wenn auch die Ergebnisse im Speditions- und Lagerbetrieb nicht befriedigen konnten, so ist immerhin eine kleine Besserung gegenüber den Vorjahren zu konstatieren. Ueber das laufende Jahr kann auch nicht annähernd ein Urteil abgegeben werden. In den ersten Monaten dieses Jahres bestand dauernd Ueberangebot an Schiffsraum. / Bei der Fendel-Gesellschaft ist der Bruttoüberschuß auf 995 119 (i. V. 1 039 943) RM zurückgegangen. Unkosten in einem Posten ausgeworfen betrugen 574 860 (570 281) RM, so daß einschließlich Vortrag von 12 107 (4 608) RM ein Reingewinn von 420 258 (469 660) RM übrigbleibt. Hieraus sollen 205 387 (247 552) RM zu Abschreibungen verwandt, wieder 50 000 RM der Rücklage zugewiesen werden, wonach 164 871 RM zur Verfügung der H.-V. verbleiben. Ob eine Dividende ausgeschüttet wird (i. V. 4%), steht noch nicht fest. In der Bilanz sind bei 4 Mill. RM Aktienkapital Schiffspark mit 2,12 (2,30) und die übrigen Anlagen mit 1,05 (1,10) Mill. RM bewertet. Den 3,02 (2.26) Mill. RM Kreditoren stehen an Debitoren 3.30 (2.41) Mill. RM gegenüber. Beteiligungen und Wertpapiere werden unübersichtlich in einem Posten mit 706 680 (779 857) RM ausgewiesen. Nähere Angaben über die nicht unbeträchtliche Verminderung dieses Postens enthält der Bericht nicht. / Bei der Badischen A.-G. für Rheinschiffahrt und Seetransport werden die Unkosten mit 321 931 (349 242) RM ausgewiesen. Einschließlich 8 716 (6 779) RM Vortrag verbleiben 416 868 (471 831) RM Gewinn, aus dem 169 558 (227 114) RM für Abschreibungen verwandt, 25 000 (75 000) RM der Rücklage zugewiesen werden sollen, so daß noch 222 309 RM zur Verfügung der H.-V. verbleiben. Auch diese Gesellschaft gibt keine Vorschläge bekannt, wie der überschießende Betrag Verwendung finden soll (i. V. wurden 4% Dividende ausgeschüttet). Bei 4 Mill. RM Aktienkapital ist der Schiffspark mit 1,97 (2,13) RM bewertet. Den 874 255 (881 480) RM Kreditoren stehen an Debitoren 2,12 (2,01) Mill. RM gegenüber. Beteiligungen und Wertpapiere werden gleichfalls mit 715 969 (671 044) RM unübersichtlich in eine Zahl zusammengeworfen.

*

Die am 7. 7. 28 stattgefundenen Generalversammlungen der beiden Gesellschaften genehmigten die Anträge der Verwaltung. Bei der Rheinschiffahrt vorm. Fendel waren drei Aktionäre mit einem Aktienkapital von 3 415 000 RM vertreten. Aus dem Reingewinn von 420 258 RM werden für Abschreibungen verwendet 205 387 RM, der Reserve zugeführt 50 000, dem Delkredere 40 000, auf neue Rechnung vorgetragen 4 871 RM und auf das 4 Mill. RM betragende Aktienkapital eine Dividende von 3 Prozent verteilt. Bei der Badischen A.-G. für Rheinschiffahrt und Seetransport waren vier Aktionäre mit 3 105 000 RM vertreten. Aus einem Reingewinn von 416 868 RM werden 169 558 RM für Abschreibungen verwendet, der Reserve zugeführt 25 000 RM, dem Delkredere 80 000 RM, auf neue Rechnung vorgetragen 22 309 RM, auch findet eine Ausschüttung von 3 Prozent Dividende auf das 4 Mill. RM betragende Aktienkapital statt. Neu in den Aufsichtsrat gewählt werden das bisherige Vorstandsmitglied E. C. Pfaue, Duisburg-Ruhrort und Ministerialrat Albert Kirchgässner, Karlsruhe.

Demerag, Donau—Main—Rhein-Schiffahrts A.-G., Nürnberg. Der Abschluß für 1927 weist einschl. des Verlustvortrages von 4 987 RM. wiederum einen auf neue Rechnung vorzutragenden Verlust von 26 693 RM. auf. Begründet wird dieses neue Verlustergebnis mit den unhaltbar gewordenen Verhältnissen in der Rhein- und Mainschiffahrt gegenüber der ausländischen Konkurrenz. Die ausländische Schiffahrt habe geringere Aufwendungen und könne daher billiger fahren. Schon jetzt müsse gesagt werden daß für das laufende Jahr ein besseres Erträgnis nicht zu erwarten sein wird, zumal auch der Streik in der Schiffahrt beträchtliche Ausfälle verursacht habe.

ZEITSCHRIFTENSCHAU

Wasserwirtschaft und Wasserkraft.

Zur Entwicklung der künstlichen Beregnung
Von Regierungsbaurat *Helmrich*, Liegnitz („Wasserwirtschaftliche Mitteilungen d. Deutschen Meliorationsverbandes für Böhmen", Prag, Nr. 5, Mai 1928).

Die Hochwässer der Donau in Deutschland
Von *W. Soldan*, Berlin („Zentralblatt der Bauverwaltung", Berlin, Nr. 18 vom 2. 5. 28).

Wasernutzung an der Acher und der Bülot
Von Regierungsbaumeister *Jäger*, Karlsruhe („Badische Presse", Karlsruhe, Nr. 208/209 vom 4. 5. 28).

Das Hochwasser soll bezwungen werden. Die Regulierungsarbeiten am Pleißenflutbett im Südwesten Leipzigs
Von *Emil Dörfel* („Leipziger Tageblatt", Leipzig v. 29. 4. 28).

Zwanzig Jahre Wasserkraft-Abteilung der Obersten Baubehörde im bayerischen Staatsministerium des Innern
Von Oberbaudirektor *Prof. Dantscher*, München („Wasserkraft und Wasserwirtschaft", München und Berlin, Nr. 10 vom 10. 5. 28).

Die Wasserwirtschaft im neuen Deutschland
Von *Prof. E. Mattern*, Berlin („Zentralblatt d. Bauverwaltung", Berlin, Nr. 21 vom 23. 5. 28).

Die Elektrizitätswirtschaft Bayerns. Inangriffnahme neuer großer Wasserkraftbauten vorerst nicht tragbar
Von *Dr. Ing. e. h. Menge*, München („Deutsche Allgem. Zeitung", Berlin, Nr. 191 vom 24. 4. 28).

Francis-Spiralturbinen mit stehender Welle für mittlere Leistungen
Von Dipl.-Ing. *M. Rudert* u. Ing. *C. Fuchs*, Heidenheim a. d. Br. („Wasserkraft und Wasserwirtschaft", München u. Berlin, Nr. 10 vom 10. 5. 28).

Seeschiffahrt.

Planwirtschaft für die deutschen Häfen?
(„Wirtschaftsdienst", Hamburg, Nr. 13 vom 30. 3. 28.)

Internationale Schiffahrtskrise und Weltschiffahrts-Kartell
Von *Dr. R. Erdmann*, Hamburg („Flensburger Nachrichten", Flensburg, Nr. 113 vom 14. 5. 28).

Ueberfluß an Schiffsraum. Falsche Heilmittel
Von *Prof. Dr. Sven Helander*, Kiel („Vossische Zeitung", Berlin, Nr. 234 vom 19. 5. 28).

Maritime Verkehrswerbung durch die Wiener Messe
Von *Dr. H. Hans*, Wien („Industrie- und Handelszeitung", Berlin, Nr. 114 vom 17. 5. 28).

Hapag und Lloyd. Eine Schiffahrtsgemeinschaft?
(„Kölnische Ztg.", Köln, Nr. 267a vom 15. 5. 28.)

Die Einigungsbestrebungen in der Schiffahrt. Kein Abbruch der Verhandlungen Hapag—Lloyd. Die Schwierigkeit der Materie. — Internationale Fragen
(„Bergwerkszeitung", Essen, Nr. 111 vom 11. 5. 28.)

Die Konjunkturschwankungen im Verkehr der großen Seeschiffahrts-Kanäle
Von *Dr. Max Schönwaldt*, Kiel („Weltwirtschaftliches Archiv", Jena, Nr. 2, April 1928).

Der Seeschiffahrtsverkehr wichtiger Länder und der Weltkanäle im Jahre 1927
(„Rhein-und Ruhr-Zeitung", Essen, Nr. 200 vom 29. 4. 28.)

Der Güterumschlag in den deutschen Seehäfen. Ostseehafen Königsberg
Von *W. G.* („Hafenverkehrszeitung", Hamburg, Nr. 15 vom 13. 4. 28).

Geschäftliche Mitteilungen.

Die Firma Röhn & Co., Kiesbaggerei in Bremen, hat die ersten beiden Doppelschrauben-Motorkähne von je 700 Tonnen in Betrieb gestellt. Die Geschwindigkeit war ohne Ladung stromaufwärts 8 km und mit Ladung stromabwärts 14 km. Genannte Firma hat noch 6 Stück im Bau bei der Schiffswerft B. G. Fikkers in Martenshock, (Holland). Weiter sind noch im Bau 2 offene Kähne von je 270 Tonnen für die Beederei Rudolf Sperling, in Friedrichshagen-Berlin.

*

Umgang mit Maschinen.

Das Zeitalter der Maschinen ist mehr als ein Begriff, ist eine Phase einer ungeahnten technischen Entwickelung, die auf der wachsenden Erkenntnis der Kräfte der Natur beruht. Trotzdem die Lebensbedingungen von Generationen durch diese Entwickelung vollkommen umgestaltet worden sind und ständig umgestaltet werden, herrscht in weitesten Kreisen eine erstaunliche Verständnislosigkeit gegenüber den Wundern der Technik. Es ist schwer, den uninteressierten Laien für die ihm fernliegende Materie zu gewinnen, und alle in dieser Richtung unternommenen Versuche sind bisher fehlgeschlagen.

Die Adlerwerke vorm. Heinrich Klever in Frankfurt a. M. haben jetzt den dankenswerten Versuch gemacht, die Welt der Maschine dem Erlebnis näher zu bringen, indem sie Feuilletons von Heinrich Hauser über den „Umgang mit Maschinen" in einem geschmackvoll ausgestatteten Band herausgeben. Diese Arbeiten Hausers sind anschaulich, instruktiv und amüsant zugleich. Sie sind berufen, ein Bindeglied zu sein zu jenen, die der Werks-Erzeugnisse — Automobile, Schreibmaschinen, Fahrräder — nicht nur als reine Handelsware betrachten, sondern als Ergebnisse und Kristallisationen Jahrzehnte währender schöpferischer Arbeit.

Eine Erkenntnis wird durch diese Veröffentlichung in weiteste Kreise getragen: Die Maschine ist des Menschen treueste Helferin, seine größte Wohltäterin. Das Werk ist mit sehr feinen Radierungen von Heinrich Gottselig aus den Betrieben der Adlerwerke vorm. Heinrich Klever A.-G. geschmückt.

Bezugsquellen-Nachwei

Ein Branchenregister von Lieferfirmen und Unternehmungen für Hafen-, Kanal- und Schiffbau, We Wasserbau und Binnenschiffahrt einschließlich Gütertransport und Eilfrachtverkehr

1928 Nr. 17 1. Septemberheft

Zeitschrift für Binnenschiffahrt

Herausgeber: Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt e. V. Berlin NW 87 Kloppstockstr. 42
Fernsprech-Anschluss: Amt Hansa Nr. 2744, Nr. 2745 und Nr. 2755 • Telegramm-Adresse: Binnenfahrt, Berlin

60. JAHRGANG DER MITTEILUNGEN DES ZENTRALVEREINS

Vorstand: Generaldirektor Dr. h. c. Ott, Köln / Geh. Baurat Prof. Dr.-ing. h. c. de Thierry, Berlin
Hauptgeschäftsführer: Syndikus E. Schreiber, Berlin NW 87, Kloppstockstr. 42

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" erscheint zweimal monatl. u. ist Organ nachstehender Vereinigungen

Brandenburgischer Oder-Verein, Frankfurt a. O. / Bremer Kanal-Verein, Bremen / Deutsch-Oesterreich-Ungarisch-Schweizerischer Verband für Binnenschiffahrt / Elbe-Ostsee-Kanal A.-G. Wismar Hamburger Verein für Flußschiffahrt / Hansa-Kanal-Verein, Bremen / Intern. Vereinigung z. Förderung des Rheines bis zum Bodensee / Kanalverein Berlin-Leipzig / Küstenkanal-Verein Oldenburg Nordschweiz. Verband f. Schiffahrt Rhein-Bodensee / Pommerscher Binnenschiffahrtsverein / Schlesischer Oderverein / Südostpreuß Kanalverein e. V. / Südwestdeutscher Kanalverein f. Rhein-Donau Neckar / Verband für Kanalisierung der Mosel u. Saar / Verband zur Wahrung der märk. Schiffahrtsinteressen e. V. / Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr e. V. / Werra-Kanalverein zur Verbindung der Weser mit Main und Donau / Weser-Bund e. V.

Schriftleitung:
Berlin NW 87, Kloppstockstraße Nr. 42
Fernruf Hansa Nr. 2744-45-55, Tel.-Adr.: Binnenfahrt



Die in der Z. f. B. zur Veröffentlichung gelangenden Aufsätze gehen in das Eigentum des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V. über. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Herausgeber keine Verantwortung. Beantwortung von Anfragen und Rücksendung von Manuskripten erfolgt nur, wenn Rückporto beigefügt ist. Nachdruck einzelner Artikel ist nur mit Erlaubnis der Schriftleitung und unter Quellenangabe gestattet. **Bezugspreis** monatlich 2 Mark, nach dem Ausland monatlich 3 Mark. Einzelhefte kosten 1,25 M. **Anzeigen.** Die 4 gespalt. Millimeterzeile 20 Pfg. Bei Wiederholungen Rabatt laut Tarif. Etwaiger Erscheinungsausfall infolge höherer Gewalt oder Streiks berechtigt nicht zur Rückforderung des Bezugsgeldes

Verlag:
Mammut-Verlag G. m. b. H.
Berlin S 14, Wallstr. 56, Fernruf F. 7 Jannowitz Nr. 4570

INHALTSVERZEICHNIS:

Geleitwort

zum Deutschen Binnenschiffahrtstag 1928

Wenn der Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt e. V. die Haupt-Veranstaltungen seiner 59. o. Hauptversammlung in den Mauern der altehrwürdigen Stadt Königsberg abhält, so geschieht das nicht nur in dem Wunsch, die schöne Ostmark mit ihren stolzen Baudenkmälern zu besichtigen. Die Erfüllung der nationalen Pflicht, im Interesse der Deutscherhaltung des deutschen Ostens die Schicksalsverbundenheit zwischen Ost und West durch den Deutschen Binnenschiffahrtstag 1928 auf dem uralten geschichtlichen Boden der deutschen Ostmark zum Ausdruck zu bringen, wurde uns zum Bedürfnis, als die herzliche Einladung Königsbergs uns erreichte. / Mehr als 20 Jahre sind vergangen, seit der Zentral-Verein zum letzten Male in den Mauern der Stadt Kant's weilte. Zeiten schwerster politischer und wirtschaftlicher Not sind inzwischen über unser Vaterland hereingebrochen. Unter den Auswirkungen des Versailler Vertrages ist die deutsche Ostmark auf völlig veränderte geographische und politische Grundlagen gestellt worden. Der Handel mit Rußland, der Grundpfeiler des Königsberger Handels, brach zusammen, durch die Vorlagerung der sogenannten Randstaaten wie durch den wirtschaftlichen Zusammenbruch Rußlands. Der polnische Korridor unterbindet die alten Verkehrswege nach dem Westen. Das deutsche Hinterland Königsbergs wurde weiter eingeengt. Der Ostpreußen-Geist blieb aber ungebrochen. In eiserner Willensstärke wurde an den Wiederaufbau des in friedlicher Arbeit Geschaffenen, in den Stürmen des Weltgeschehens Untergegangenen herangetreten. Und langsam gewinnt auch der Königsberger Handel wieder alten Boden. Inwieweit die Binnenschiffahrtswege zu dem Wiederaufbau von Ostpreußens Wirtschaft, zur fruchtbaren Gestaltung des „Ostpreußen-Programms" herangezogen und weiter ausgestaltet werden können und müssen — diese Frage wird den Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt auf seiner Königsberger Hauptversammlung mit in erster Linie beschäftigen. / Mit dem Stolz und der Trauer bei der Rückschau auf Ostpreußens Vergangenheit verbindet sich in uns ehrfürchtige Dankbarkeit gegenüber dem Befreier der deutschen Ostmark, unserem hochverehrten Herrn Reichspräsidenten von Hindenburg, und die feste Zuversicht, daß ein Volk nicht untergehen kann, dem Heimat und nationale Ehre über alles gehen.

Dr. h. c. Ott

Generaldirektor.

Den Teilnehmern des in Königsberg tagenden Zentral-Vereins für Deutsche Binnenschiffahrt zum Gruß!

Die Stadt Königsberg entbietet den Teilnehmern des hier tagenden Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt ein herzliches Willkommen und gibt gleichzeitig der Hoffnung Ausdruck, daß diese Tagung zur Zufriedenheit ihrer Gäste verlaufen möge. / Mit freudiger Genugtuung stellt die Stadt Königsberg fest, daß die Wahl zur diesjährigen Tagung des Verbandes auf die Hauptstadt des abgetrennten Ostpreußens fiel. Sie betrachtet dies als ein Zeichen unlösbarer Verbundenheit des Reiches und seiner schwergeprüften Provinz Ostpreußen. / Unsere Gäste werden neben ihren Beratungen Gelegenheit haben, die Entwicklung Königsbergs als Hafenstadt der Binnenschiffahrt und Seeschiffahrt zu verfolgen. / Die Anregung, den Königsberger Hafen den technischen und modernen Anforderungen entsprechend auszubauen, erfolgt nicht zuletzt unter dem Gesichtspunkte, daß die Existenz unserer ostpreußischen Binnenschiffahrt und damit die ihrer Wasserstraßen ein wichtiger, nicht zu unterschätzender, ja vielleicht der wichtigste Faktor im Wirtschaftsleben unserer Provinz bedeutet. Die Wichtigkeit und die Stellung Königsbergs als Binnenschiffahrtsplatz ist durch seine Lage am Auslauf einer leistungsfähigen Binnenwasserstraße von dem ehemaligen Rußland über die Memel (die Memel—Pregel-Wasserstraße), Gilge, den Seckenburger Kanal, den Gr. Friedrichsgraben und die Deime gegeben. Der Umfang der Binnenschiffahrt vor dem Kriege stellte sich auf rd. 1¼ Millionen Tonnen. Der unglückliche Verlauf des großen Krieges und die dadurch hervorgerufene Staatenbildung im Osten hat die Entwicklung Königsbergs in Bezug auf seine Binnenschiffahrt stark zurückgedrängt. So belief sich der gesamte Güterumlauf der Binnenschiffahrt im Jahre 1927 auf rd. 590 000 Tonnen. Damit hat der Binnenschiffahrtsverkehr gegenüber der Vorkriegszeit weit über die Hälfte des Güterumsatzes verloren. Die Stadt Königsberg betrachtet es als ihre vornehmste Aufgabe, die Wunden und Schäden, die durch die veränderte Lage unserer Provinz der Wirtschaft und dem Handel und insbesondere der Binnenschiffahrt zugefügt wurden, soweit es in ihrer Macht steht, zu heilen. Dieses werden unsere Gäste bei einem Besuch unserer Hafenanlagen mit Befriedigung feststellen können. Mit dem Ausbau unseres Hafens aber ist die Aufgabe einer gesunden Entwicklung unserer Binnenschiffahrt noch nicht gelöst. Die Pflicht sämtlicher Behörden, sei es staatlicher oder kommunaler, besteht letzten Endes darin, die Gunst des natürlichen Verhältnisses zur Anlage von Wasserstraßen noch mehr auszunutzen, zum Vorteile der ostpreußischen und damit der gesamten deutschen Wirtschaft. Von diesem Gedanken getragen mögen die Arbeiten des Verbandes, das ist der aufrichtigste Wunsch der Stadt Königsberg, den von ihren Teilnehmern gewünschten, befriedigenden Verlauf nehmen.

Dr. Dr. h. c. Lohmeyer

Oberbürgermeister.

Königsberg in Preußen

Die Stadt der 59. Hauptversammlung des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V.

Seit der Beendigung des Krieges und besonders, als im April 1924 die Stadt Kants durch die eindrucksvolle Kantfeier die Augen der ganzen Welt auf sich lenkte, ist Königsberg mehr und mehr zur Kongreßstadt geworden. Mit Freude kann festgestellt werden, daß das Interesse großer Verbände und Organisationen sich von Jahr zu Jahr in verstärktem Maße auf die Hauptstadt des vom Gesamtvaterlande abgetrennten Ostens richtet. So bringt uns auch der Sommer 1928 eine große Zahl von Gästen aus allen Teilen des Reiches, die hier ernste Arbeit für ihren Beruf, für ihre Standesinteressen und für das Gemeinwohl leisten wollen. Ihnen allen sei von der Stadt und ihren Bürgern ein herzliches „Willkommen“ geboten!



Die Königsberger Börse

Neben ihrer Arbeit werden unsere Gäste aber auch Zeit finden, sich die östlichste Großstadt unseres Vaterlandes näher anzusehen. Sie werden erkennen, daß die alte preußische Krönungsstadt, im Jahre 1255 vom Deutschen Ritterorden gegründet, neben neuzeitlichen Anlagen für Handel, Industrie und Verkehr manches Sehenswerte birgt. Alte Bauten erinnern an die Zeit der Hansa, des Ordensstaates und der preußischen Herzöge, die hier ihren Sitz hatten. Unweit des im Mittelpunkte der Stadt gelegenen Schlosses mit den Kunstsammlungen der Stadt und — nicht zu vergessen — mit dem berühmten „Blutgericht“ finden wir die im Jahre 1544 von Herzog Albrecht von Preußen gegründete Alte Universität, eine der ältesten Hochschulen Deutschlands. Hier studierte und lehrte Königsbergs größter Sohn, Immanuel Kant, dessen Grabmal sich an den der Alten Universität vorgelagerten Dom anlehnt. Im Gebäude der Alten Universität selbst befindet sich außer der Städtischen Bibliothek das Kantzimmer, Bilder, Schriften und vielerlei Eigentum des großen Denkers aufbewahrend. Mitte des vorigen Jahrhunderts erfolgte der Bau der Neuen Universität auf dem Paradeplatz, wo auch das Stadttheater sein Heim gefunden hat. Der Paradeplatz zeigt die Denkmäler Kants, Friedrich Wilhelms des Dritten und Schillers. Dem sich nach Norden an das Stadttheater anschließenden Stadtteil Tragheim gibt der imposante Bau des Regierungsgebäudes das Gepräge. Hier auf dem Tragheim hat auch die Universitätsbibliothek ihr stattliches Heim. Geht man vom Paradeplatz in südlicher Richtung durch Junker-



Kaiser Wilhelm-Platz und Schloß

straße, Kantstraße und Kneiphöfsche Langgasse in der Richtung zum Bahnhof, so taucht linker Hand, am zweiten Arm des Pregels, die Börse auf. Von hier aus hat man, pregelabwärts, einen hübschen Blick auf den Innenhafen und das Hundegatt mit seinen alten, mit merkwürdigen Wahrzeichen geschmückten Speichern. Auf der von den beiden Pregelarmen umgebenen Insel, dem Kneiphof, finden wir das Kneiphöfsche Rathaus, einen aus dem Mittelalter stammenden Bau, der den architektonisch und historisch interessanten Junkerhof, den Sitzungssaal der Stadtverordneten, beherbergt. Hier im Kneiphöfischen Rathaus befanden sich bis 1927 die Büros der städtischen Verwaltung, die dann in den weitaus größeren Bau des Handelshofes, jetzt Stadthaus genannt, übersiedelten. Das Stadthaus liegt am Hansaring, am Ende des Straßenzuges Steindamm, da, wo vor der Entfestigung Königsbergs der alte Wall mit dem Steindammer Tor und dem Festungsgraben lag. Gegenüber dem Stadthause finden wir die lang sich hinstreckenden Baulichkeiten der Deutschen Ostmesse, die, im Jahre 1920 gegründet, seither unter Anspannung aller Kräfte bestrebt ist, die durch den Krieg unterbrochenen Handelsbeziehungen mit Rußland wieder aufzubauen und neue Verbindungen mit den Oststaaten zu knüpfen. Die Bauten der Ostmesse schließt im Norden das sehenswerte Haus der Technik ab, ein moderner Ausstellungspalast von 120 m Länge, 40 m Breite und 13 m Höhe. Am Hansaring liegt auch das Polizeipräsidium. Hier beginnen die „Hufen“, die, vor noch nicht allzu langer Zeit von der Stadt durch Festungswall und -Graben getrennt, ein mit wenigen Häusern und einigen Kaffeegärten bestandener kleiner Ausflugsvorort waren. Die Entwicklung der letzten Jahrzehnte hat hier einen weitausladenden neuen Stadtteil geschaffen mit zahlreichen öffentlichen Gebäuden, wie Amts- und Landgericht, Oberpostdirektion, Finanzamt, Landwirtschaftskammer, Neues Schauspielhaus und Kunstakademie. Im Herzen dieses Stadtteils liegt der Königsberger Tiergarten, bei dessen Besuch man nicht das Heimatmuseum vergessen soll. Eine zweite Villenvorstadt, Maraunenhof, liegt nördlich des früher erwähnten Stadtteils Tragheim landschaftlich reizvoll am Oberteich. Die Hauptstraße dieses Stadtteils führt auf die Ottokarkirche und, links ab von dieser, zur Stadtgärtnerei mit ihrem wundervollen großen Garten, dessen Besuch zu empfehlen ist. Wendet man sich von der Ottokarkirche nach rechts, so kommt man zum Stadtteil Kalthof; hier



Alte Speichergasse in Königsberg mit hohen malerischen Speichern

liegen Abfertigungsgebäude und Hallen des interessanten Lufthafens, von wo aus täglich Flugzeugverbindungen eine sich dauernd steigernde Zahl von Reisenden in schneller, sicherer Fahrt nach allen Teilen Europas bringen. Während unter den schwierigeren Verhältnissen der Nachkriegszeit hier der Lufthafen entstand, konnte an anderer Stelle ein noch größerer Plan seiner Vollendung entgegengeführt werden, der Bau des Industrie- und Handelshafens, der am Tage der 200-Jahrfeier (Vereinigung der 3 Städte Altstadt, Kneiphof und Löbenicht zu einer Stadt) im Juni 1924 in Anwesenheit zahlreicher Vertreter hoher Staats- und Reichsbehörden feierlich eingeweiht wurde. Von der an der Börse gelegenen „Grünen Brücke" führt den Besucher das Fährboot in kurzer Zeit unter der riesigen neuen Reichsbahnbrücke hinweg, zu dem großzügig angelegten Hafen mit seinen modernen Umschlagsvorrichtungen, seinen großen Lagerhallen und seinen Getreidespeichern, die mit einem Fassungsvermögen von 40 000 t zu den größten Europas gehören. Diese Anlagen geben der Stadt Königsberg als Hafen- und Handelsplatz ein besonderes Gepräge. Bald wird auch der unzulängliche alte Bahnhof verschwunden sein; kurze Zeit nur trennt uns von der Fertigstellung des neuen Hauptbahnhofs im Süden der Stadt. Schließlich sei noch gesagt, daß in Kürze die Möglichkeit bestehen wird, um die Stadt herum durch herrliche Grünanlagen zu wandern. Ein großer Teil ist bereits fertiggestellt; bald wird sich ein Grüngürtel um die Stadt ziehen, unterbrochen von Sportplätzen und großen Rasenflächen, wo alt und jung, jeder nach seinem Gefallen, Erholung und Stärkung suchen und finden wird.

Unsere Gäste werden, wenn sie mit offenen Augen sich bei uns umschauen, sicher den Eindruck gewinnen, daß es sich lohnt, die alte Preußenstadt am Pregel näher kennen zu lernen. Diese Stadt, die wechselvolle Schicksale erlebt hat, hat sich auch nach dem uns vom Reiche trennenden Versailler Diktat, dessen Wirkungen für uns tief einschneidende waren und noch sind, nicht beugen lassen. „Allen Gewalten zum Trotz sich erhalten", das war, ist und bleibt der Wahlspruch der Ostmärker, die als Nachkommen der aus allen deutschen Gauen hierher gezogenen Kolonisationen hier im äußersten Winkel des Reiches, rings umbrandet von feindlicher Flut, das ihnen anvertraute Erbe verteidigen, unbeirrbar in der Zuversicht, daß bessere Zeiten deutsches Land und deutsches Volk wieder vereinen.

Städtisches Verkehrsamt Königsberg Pr.



Kanalpartie in Lötzen — Ostpr.

Der weitere Ausbau der ostpreußischen Wasserstraßen

Vom Geheimen Baurat M. Contag, Berlin.

Die Lage der vom Reich abgetrennten Provinz Ostpreußen ist für den Ausbau eines zusammenhängenden Wasserstraßennetzes recht ungünstig. Denn nicht nur die gegenwärtigen politischen Grenzen, sondern auch der Umstand, daß der südliche Teil der Provinz 100 bis 150 m höher liegt, als das Küstenland, erschweren die Anlage von Kanälen zur Verbindung der getrennten Flußläufe mit den masurischen und oberländischen Seen.

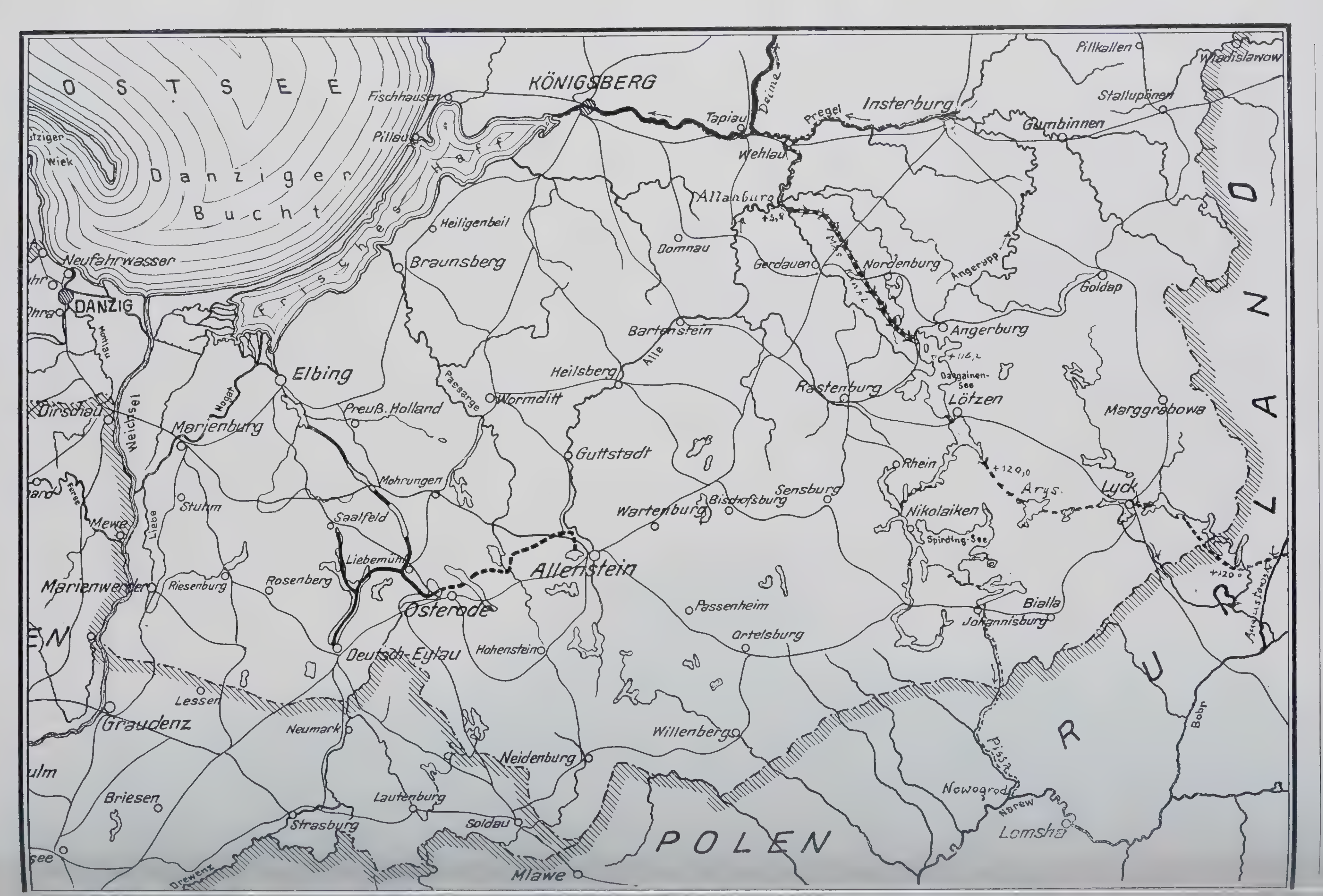
Gegenwärtig dient dem Seehafen Königsberg nur die Memel—Pregel-Wasserstraße, indem sie den Schiffsverkehr über die Grenze bis nach Kowno ermöglicht. Der Oberpregel bis Insterburg ist noch im Ausbau begriffen und der Bau des Masurischen Kanals ruht bis auf weiteres. Dem Seehafen Elbing kann der veraltete Elbing—Oberländische Kanal ein größeres Hinterland nicht erschließen. Die Schiffahrt auf den masurischen Seen hat nur eine begrenzte örtliche Bedeutung. Auf der Uebersichtskarte (s. S. 484) sind die vorbezeichneten Schiffahrtswege und ihre etwaige Verlängerung eingetragen.

I. Die Memel—Pregel-Wasserstraße.

Der Memelstrom befindet sich auf der Preußischen Strecke von der Gablung in Ruß und Gilge unterhalb Tilsit bis nach Schmaleningken in einem gut schiffbaren Zustand, nicht aber weiter hinauf auf litauischem Gebiet. Der Rußstrom kommt für Ostpreußen nach der Abtrennung des Memelgebietes wenig mehr in Frage. Die Gilge ist für Königsberg und Tilsit von großer Bedeutung, in ihrer Verbindung mit der Deime und dem Pregel bestehen aber noch mancherlei Schwierigkeiten für den Verkehr größerer Fahrzeuge, an deren Beseitigung staatlicherseits gearbeitet wird. Vor allem handelt es sich dabei um die scharfen Krümmungen in der eingedeichten „Krummen Gilge“ auf der 5 km langen Strecke bei Sköpen. Diese Schwierigkeiten lassen sich beseitigen durch einen etwa 8 km langen Umgehungskanal mit einer Schleuse am unteren Ende zum Ausgleich des Spielgefälles. Diese Schleuse braucht nur aus zwei massiven Häuptern mit 10 m Torweite und einer dazwischen liegenden Kammer von 240 m Länge zu bestehen, um auch größeren Schiffen die Durchfahrt zu ermöglichen, die sonst überhaupt nicht zwischen Königsberg und Tilsit verkehren könnten.

Wenn die Fahrt über das Kurische Haff bei ungünstigem Wetter zu gefährlich ist, benutzt die Schiffahrt bis zur Deime den 18 km langen „Großen Friedrichsgraben“, der aber einer Querschnittvergrößerung dringend bedarf. Der in das Kurische Haff mündende Pregelarm, die Deime, bedarf nur geringer Verbesserungen, um auch größeren Schiffen die Fahrt zu ermöglichen. Die Stadt Tilsit mit ihren neuen Hafenanlagen hat durch die Abtretung des Memellandes viel verloren und ist nun ganz besonders auf den Seehafen Königsberg angewiesen.

Die vorbeschriebene Memel — Pregel-Straße würde an Bedeutung für Ostpreußen


OSTSEE
Danziger Bucht
Frisches Haff
KÖNIGSBERG
DANZIG
POLEN
LAND
R
U
R
Pillkallen
Wladislawow
Stallupönen
Gumbinnen
Insterburg
Pregel
Deime
Tapiau
Wehlau
Allenburg
Gerdauen
Nordenburg
Angerapp
Angerburg
Goldap
Marggrabowa
Lyck
Lötzen
Dargainen-See
Rastenburg
Rhein
Nikolaiken
Spirding-See
Arys
Johannisburg
Bialla
Sensburg
Bischofsburg
Ortelsburg
Passenheim
Willenberg
Bartenstein
Alle
Domnau
Heilsberg
Guttstadt
Wartenburg
Allenstein
Hohenstein
Neidenburg
Soldau
Mlawe
Osterode
Deutsch-Eylau
Lautenburg
Strasburg
Neumark
Drewenz
Liebemühl
Saalfeld
Mohrungen
Preuß. Holland
Wormditt
Passarge
Braunsberg
Heiligenbeil
Fischhausen
Pillau
Elbing
Nogat
Marienburg
Stuhm
Rosenberg
Riesenburg
Marienwerder
Liebe
Weichsel
Dirschau
Mewe
Ferse
Mottlau
Ohra
Neufahrwasser
Wiek
Graudenz
Lessen
Briesen
Pissa
Nowogrod
Narew
Lomsha
Bobr

außerordentlich gewinnen, sobald der Memelstrom (Niemen) auf litauischem Gebiet bis Kowno besser geregelt und die technisch leicht ausführbare Kanalisierung der Wilja bis nach Wilna durchgeführt wird. Es würde sich dann zwischen Königsberg und Wilna eine durchgehende Schiffahrtsstraße von 460 km Länge ergeben.

II. Der Ausbau des Oberpregels mit dem Endhafen Insterburg ist zur Zeit im wesentlichen vollendet, nur 2 Schleusen sind noch im Bau begriffen. Die untere Strecke Woynothen—Wehlau soll durch Baggerungen und Begradigungen derart verbessert werden, das Schiffe bis 300 t Tragfähigkeit den Hafen Insterburg erreichen können. Derselbe ist durch einen 4 km langen Stichkanal an den Pregel angeschlossen und mit Gleisanschluß für den Umschlagsverkehr versehen. Der Hafen besitz am Südufer einen Kai von 200 m Länge mit einem Wendeplatz, auch das Nordufer ist für den Lösch- und Ladeverkehr eingerichtet. Beide Ufer und das anschließende Industriegelände sind durch eine 4 km lange, dreischienige Hafenbahn sowohl mit der Reichsbahn als auch mit dem Schmalspurbahnnetz verbunden. Das Hafengebiet ist hochwasserfrei eingedeicht. Der Hafenspiegel wird gegenüber dem wechselnden Pegelstand auf + 10 NN durch eine Schleuse am unteren Ende des Seitenkanals gehalten.

Eine Weiterführung der Pregelwasserstraße kommt nach Lage der Verhältnisse weder aus technischen noch aus wirtschaftlichen Gründen in Frage, Insterburg wird Endpunkt der Pregelschiffahrt bleiben.

III. Die masurische Wasserstraße zweigt aus der Alle, dem größten Nebenfluß des Pregels, bei Allenburg mit einer Spiegellage von +3,85 NN ab und wird den auf +116,2 NN liegenden Spiegel des Mauersee bei Pristanien erreichen, sobald der im Bau begriffene 52 km lange Masurische Kanal mit seinen 10 Schleusen fertiggestellt sein wird. Auf den durch Kanäle verbundenen Masurischen Seen wird Flößerei und Dampfschiffahrt betrieben. Auf die Vorgeschichte des Masurischen Kanals näher einzugehen, würde hier zu weit führen. Der Preußische Staat hatte bekanntlich durch Gesetz vom 14. 5. 1908 die Mittel zum Ausbau des Kanals in Höhe von 14 Millionen Mark bewilligt, aber von der früher geplanten Ausnutzung des großen Gefälles zum Kraftgewinn Abstand genommen. Die Schleusen sollen eine nutzbare Kammerlänge von 45 m und eine Torweite von 7,5 m erhalten, eine Vergrößerung dieser Abmessungen wäre aber sehr zu wünschen. Der Bau wurde 1911 energisch in Angriff genommen und auch während des Krieges soweit als möglich gefördert. Nach dem Zusammenbruch unseres Vaterlandes und seiner Währung sah sich die Reichswasserstraßenverwaltung außer Stande, den von Preußen übernommenen Bau des Kanals weiter zu führen, trotzdem bereits größere Erdarbeiten ausgeführt, einige Schleusen in Angriff genommen und die meisten Brücken fertiggestellt waren. Das Kanalbauamt wurde aufgelöst und nun besteht seit Jahren der unwürdige Zustand, daß ein großes Kulturwerk unfertig daliegt und notdürftig vor dem Verfall geschützt werden muß. Uebrigens sollte der Kanal, welcher den Schlüssel zum Anschluß der Seenkette bildet und dessen Weiterführung in Richtung Lyck—Grodno durchaus im Bereich der Möglichkeit liegt, von vornherein für den Verkehr größerer Fahrzeuge bis 400 t Tragkraft eingerichtet werden.

Die Linienführung für eine Verlängerung des Kanals ist bereits durch Vorstudien ermittelt und in der Uebersichtskarte punktiert eingetragen. Darnach würde die bis zum Ende des Löwentinsees rd. 80 km lange Wasserstraße bei Woynowo noch eine Schleuse von 3,8 m Gefälle erhalten, um die auf +120 m NN im Spiegel des Lycker Sees liegende Scheitelhaltung zu erreichen. Diese läßt sich auf 160 km Länge unter Benutzung bezw. Umgehung der zahlreichen Seen bis zum linken Hochufer des Niemen unterhalb Grodno ohne besondere Schwierigkeit durchführen. Dabei würde der vorhandene polnische Augustowski-Kanal im Spiegel gekreuzt werden und der Abstieg zu dem auf +93 m NN liegenden Niemen mittelst 3 Schleusen erfolgen können.

Wird die vorbeschriebene Verlängerung ausgeführt, so würde sich eine durchgehende Schiffahrtsstraße von Königsberg bis Grodno von 340 km Länge bilden. Bei einer Weiterführung im Laufe der Schara auf 320 km würde der Oginsky-Kanal erreicht werden, welcher die Verbindung mit dem Dniepr und der Ukraine herstellt.

Wenn auch diese technisch möglichen, aber von der politischen Entwicklung abhängigen Pläne der Zukunft vorbehalten bleiben müssen, so zeigen sie doch, daß der kurze Masurische Kanal nicht bloß örtliche Interessen berührt, sondern einmal für Ostpreußen und besonders für den Ostseehafen Königsberg eine hervorragende Bedeutung gewinnen kann. Bemerkt sei schließlich noch, daß sich auch eine Schiffahrtsverbindung von Johannisburg durch den Pissek mit dem Narew und dem Weichselgebiet anschließen läßt.

IV. Wesentlich anders, als beim Masurischen Kanal liegen die Verhältnisse bei dem vorhandenen Elbing—Oberländischen Kanal. Dieser dient dazu, das hochgelegene Seengebiet von Südostpreußen über Elbing an die Ostsee anzuschließen, ist aber in der Mitte des vorigen Jahrhunderts nur für sehr kleine Schiffe von etwa 50 t eingerichtet worden. Der 100 m hohe Aufstieg vom Drausensee zu den oberen Seen erfolgt mittelst Trockenförderung auf den berühmten 5 Geneigten Ebenen bei Pr. Holland (s. S. 486). Diese gelten mit Recht als eine Sehenswürdigkeit und bilden eine außergewöhnliche technische Leistung der damaligen Zeit. Die Beförderung der Schiffe erfolgt nun schon über 70 Jahre in ganz eigenartiger Weise ohne Dampf oder Elektrizität. Natürlich ist heute ein Betrieb mit so kleinen Schiffsgefäßen ganz unwirtschaftlich und ein Wettbewerb mit der Eisenbahn völlig ausgeschlossen. Das Reich hat daher auch diesen Wasserweg nicht übernommen und dem Staat Preußen liegt auch fernerhin die Pflicht ob, den Kanal mit



Geneigte Ebene bei Pr. Holland

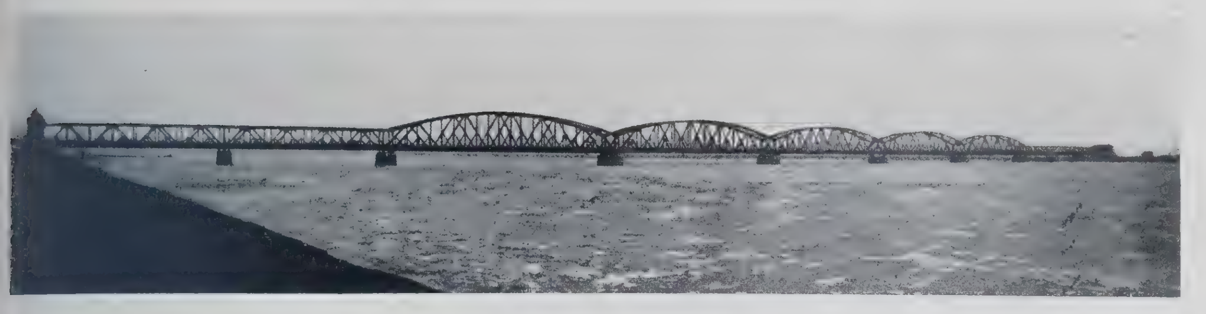
seinen geneigten Ebenen im Interesse von Elbing und der zahlreichen Anlieger mit erheblichem Aufwand im Betriebe zu erhalten. Eine neuzeitliche Umgestaltung des Kanals und seine Verlängerung bis Allenstein ist bereits im Jahre 1922 vom Südostpreußischen Kanalverein ins Auge gefaßt und generell bearbeitet worden. Auch wurde die erste Teilstrecke vom Schillingsee bis zum Eissingsee schon staatlicherseits zum Bau vorbereitet. Der neuzeitliche Ausbau ist technisch sehr gut möglich, wenn das Gesamtgefälle von 100 m durch 2 Schachtschleusen von je 15 m Hub und durch eine dazwischen liegende quergeneigte Ebene von 4000 m Länge und 70 m Hub mit elektrischem Trogwagenbetrieb nach dem System der M. A. N. überwunden wird.

Der Kanal läßt sich dann leicht über den Schillingsee hinaus auf etwa 20 km bis zu dem bei Allenstein auf +104,5 NN liegenden Okullsee verlängern. Die Stadt Allenstein würde dann mit einem großen Umschlaghafen den künftigen Endpunkt der Wasserstraße bilden. Nach vorsichtigen wirtschaftlichen Berechnungen würde sich ein Jahresverkehr von 400 000 t entwickeln können und durch wirtschaftliche Hebung des ganzen Landesteiles eine gewisse Deckung der Unterhaltungs- und Betriebskosten möglich werden. In dem jetzigen Zustand darf der Kanal schon aus finanziellen Gründen nicht mehr lange verbleiben, eine Stilllegung kann wohl nicht ernstlich in Frage kommen.

Der s. Zt. von Professor Ehlers, Danzig bearbeitete „Ostkanal", welcher das Weichselgebiet mit Masuren verbinden sollte, kann heute nicht mehr in Betracht kommen, nachdem Ostpreußen durch den Polnischen „Korridor" vom Reiche abgetrennt ist.

Bisher wurde hier nur die ostpreußische Fluß- und Kanalschiffahrt behandelt, aber Ostpreußen besitzt auch noch zwei Seewasserstraßen, deren weiterer Ausbau im Interesse von Handel und Verkehr dringend gefordert wird. Der Königsberger Seekanal sollte im Zusammenhang mit dem Ausbau der Königsberger Hafenanlagen auf eine Fahrtiefe von 8 m gebracht werden, um auch mittleren Ozeandampfern die Fahrt nach Königsberg zu gestatten. Auch sollte die Fahrrinne im Frischen Haff von Pillau nach Elbing im Interesse von Elbing und Marienburg wenigstens auf 5 m Tiefe ausgebaggert werden, damit auch die größeren Ostseeschiffe nach Elbing gelangen können.

Ostpreußen verfolgt keine neuen Kanalpläne, es darf aber den Anspruch erheben, daß die bestehenden bezw. im Bau begriffenen Wasserstraßen den heutigen Anforderungen der Schiffahrt angepaßt werden.



Weichselbrücke bei Marienwerder—Münsterwalde/Wpr.

Zum Abbruch der Münsterwalder Weichselbrücke

Die Polen setzen die Abbruchsarbeiten an der Münsterwalder Brücke eifrig fort. Etwa 100 Arbeiter sind andauernd bei dem Zerstörungswerk tätig, und die Brücke wird voraussichtlich bald für den Verkehr geschlossen werden. Neben der Brücke werden auf beiden Ufern der Weichsel bereits neue Wege als Zufahrtsstraßen für eine Fähre gebaut, die als Ersatz für die Brücke dienen soll. Angesichts dieser Arbeiten drängt sich jedem interessierten Deutschen die Frage auf: Haben die Polen eigentlich wirklich das Recht, diese Brücke abzubrechen?

Nach dem Friedensvertrag von Versailles sollte die Grenze zwischen Deutschland und Polen an dieser Stelle durch die Mitte der Hauptschiffahrtsrinne der Weichsel gebildet werden. Wenn diese Vertragsbestimmungen zur Durchführung gekommen wären, so würde die Brücke nur zur einen Hälfte zu Polen, zur anderen Hälfte aber zu Deutschland gehören. Die Grenzfestsetzungskommission hat aber im Jahre 1922 Polen die ganze Brücke zugesprochen und darüber hinaus sogar noch einen Brückenkopf auf dem östlichen Ufer. Die Brücke liegt demnach in ihrem ganzen Umfange im polnischen Staatsgebiet. Da sie bis zur Abtretung Eigentum des Preußischen Staates, nämlich der damaligen Preußischen Eisenbahnverwaltung, war, ist sie auf Grund des Friedensvertrages ohne weiteres in das Eigentum des polnischen Staates übergegangen. Rein privatrechtlich wird man also den Polen das Recht nicht bestreiten können, mit ihrem Eigentume zu machen, was sie wollen. Es fragt sich aber, ob nicht öffentlich-rechtliche Bindungen bestehen, durch welche die Polen in der freien Ausübung ihres Eigentumsrechtes beschränkt sind. In dieser Hinsicht kommen zunächst Bindungen grundsätzlicher kultureller Natur in Betracht, welche ja an sich schon die Zerstörung jedes Kunstwerkes und Baudenkmales als barbarische Handlungsweise brandmarken und verbieten. Aber ein Volk wie die Polen, das überall die Denkmäler aus früherer Zeit umgestürzt hat, das die zur Erinnerung an Bismarck gebauten Türme zerstört hat und das sogar nicht davor zurückgeschreckt hat, eine Kirche in Warschau abzubrechen, weil sie von den Russen gebaut war, ein solches Volk hat kein Gefühl für die Erhaltung kultureller Werte. Aber die Polen sind in mehreren Verträgen, die zwischen ihnen und dem Deutschen Reiche abgeschlossen worden sind, eine Anzahl von Verpflichtungen zwischenstaatlicher Natur eingegangen, und es ist deshalb nötig, diese Verträge einmal daraufhin durchzusehen, ob nicht irgendwo etwas von der Münsterwalder Brücke gesagt ist. Und bei der Durchsicht dieser Verträge stoßen wir tatsächlich auf eine Bestimmung, welche sich auf die Münsterwalder Brücke bezieht, wenngleich die Brücke in dem Abkommen nicht ausdrücklich erwähnt ist. Es ist dies die deutsch-polnische Vereinbarung wegen Zulassung von Zollstraßen und sonstigen Uebergängen über die deutsch-polnische Grenze vom Dezember 1925, welche nach erfolgter Ratifikation erst kürzlich, nämlich am 1. Januar 1928, in Kraft getreten ist. In dieser Vereinbarung sind sowohl die Zollstraßen als auch diejenigen Grenzübergänge, welche nur dem sogenannten kleinen Grenzverkehr dienen sollen, festgelegt, und unter den Zollstraßen, also denjenigen Uebergängen, welche dem Grenzverkehr in jeder Form, einschließlich des Verkehrs mit zollpflichtigen Waren, dienen sollen, findet sich aufgeführt die Zollstraße von Kl. Grabau nach Opalenie (Münsterwalde). Diese Zollstraße aber führt über die Münster-

walder Brücke, oder richtiger gesagt, diese Zollstraße ist die Münsterwalder Brücke; denn diese Brücke verbindet die genannten beiden Ortschaften, von denen Kl. Grabau auf dem östlichen und Münsterwalde (Opalenie) auf dem westlichen Ufer der Weichsel liegt. Dadurch, daß die Brücke zerstört wird, wird hier also die Zollstraße zerstört, auf die das Deutsche Reich nach der erwähnten Vereinbarung einen vertraglichen Anspruch hat, der sich, da die genannte Vereinbarung auf die Dauer von 6 Jahren vom Zeitpunkt ihres Inkrafttretens an abgeschlossen worden ist, noch wenigstens auf die Zeit bis zum 1. Januar 1934 erstreckt. Den entsprechenden deutschen Vorstellungen haben die Polen nun allerdings entgegengehalten, daß sie keineswegs beabsichtigen, den Zollstraßenübergang Kl. Grabau - Münsterwalde (Opalenie) einzuziehen; sie würden vielmehr anstelle der Brücke eine Fähre einrichten, welche den Verkehr aufnehmen könne. Wenn aber bei Hochwasser oder Eisgang die Fähre nicht fahren könne, dann würde ein besonderer Dampfer eingestellt werden, welcher die Fußgänger von einem Ufer zum anderen brächte und der mit einem angehängten Prahm auch Fuhrwerke über die Weichsel transportieren könnte. Schon diese Schilderung der Polen selbst über die von ihnen geplanten Einrichtungen zeigt, auf wie schwachen Füßen die polnische Ableugnung der Vertragsverletzung steht. Denn wie kann eine Fähre für den Verkehr ein vollwertiger Ersatz für eine feste Brücke sein! Die Polen geben selbst zu, daß bei Hochwasser und Eisgang die Fähre nicht wird verkehren können. Bei Hochwasser und Eisgang ist also der Zollstraßenverkehr, auf den Deutschland nach dem Abkommen vom 2. Dezember 1925 Anrecht hat, tatsächlich unterbrochen. Denn daß der Dampfer mit angehängtem Prahm sich bei Eisgang und Hochwasser wohl kaum jemals von dem einen zum anderen Ufer einen Weg wird bahnen können, liegt klar auf der Hand. Es kommt noch ein weiterer Umstand hinzu. Die Uferländereien auf beiden Seiten der Weichsel, namentlich aber auf dem östlichen, deutschen Ufer sind niedrig und infolgedessen sehr feucht, so feucht, daß ein Befahren der Wiesen am Ufer mit schweren Fuhrwerken, z. B. mit Heuwagen, nicht möglich ist. Wie wird man nun an die Fähre herankommen, die die Polen einrichten wollen? Die Polen bauen jetzt Zufahrtwege zu der beabsichtigten Fährstelle, aber wie! Sie nehmen den Schotter von dem Eisenbahndamm, der die Eisenbahnlinie zu der Brücke hinführte, und glauben damit einen befestigten Zufahrtweg zur Fährstelle schaffen zu können. Jedem Weichselanwohner aber ist bekannt, daß derartige Anlagen von dem ersten Hochwasser der Weichsel, das sie trifft, restlos vernichtet werden. Straßen im Ueberschwemmungsgelände können nur als P f l a s t e rstraßen gebaut werden, wenn sie von Bestand sein sollen.

Was wird also das Ergebnis der polnischen Arbeiten zur Einrichtung einer Fähre anstelle der festen Brücke sein? In diesem Sommer und Herbst wird, normalen Wasserstand vorausgesetzt, die Fähre vielleicht funktionieren, und auch die Zufahrtsstraßen zur Fährstelle werden vielleicht für den Verkehr noch einigermaßen genügen, wenn auch wohl jedes Auto, das diese leicht gebauten Zufahrtsstraßen passiert, in ihnen seine Spur zurücklassen wird. Dann aber wird im Winter Eisgang einsetzen, und damit dürfte bereits der Verkehr erledigt sein, weil der Dampfer mit seinem Anhängeprahm wohl nie funktionieren oder wenigstens schon nach wenigen Fahrten betriebsunfähig sein wird. Wenn dann aber gar zum Frühjahr erst das übliche Hochwasser kommt und die Wogen der Weichsel sich meterhoch mit unwiderstehlicher Gewalt über das Außendeichland wälzen, dann wird nicht nur jeder Verkehr zurzeit unmöglich sein, sondern dann wird auch der letzte Rest der Fähranlagen und der Zufahrtstraßen verschwinden und damit auch eine Wiederaufnahme des Fährverkehrs nach dem Hochwasser unmöglich gemacht werden. Es ist klar, daß die Absicht der Polen gar nicht dahin geht, dem Verkehr einen auch nur einigermaßen brauchbaren Ersatz für die künftig fehlende feste Brücke zu schaffen. Alles, was sie tun, soll nur den Vertragsbruch bemänteln, soll nur den Anschein erwecken, als wenn sie bestrebt wären, wenigstens dem Wortlaut des Abkommens vom 2. Dezember 1925 insofern zu genügen, als sie den Grenzübergang mit Zollabfertigung hier bestehen lassen und ihn nur auf andere Weise als bisher über die Weichsel leiten.

Wie gesagt, ist es abwegig, wenn die Polen durch die Einrichtung einer Fähre sich dem Vorwurf der formellen Zuwiderhandlung gegen das Abkommen vom 2. Dezember 1925 entziehen zu können glauben. Aber auch wenn ein formeller Verstoß nicht vorläge, so würde das Vorgehen der Polen doch immer dem Sinn und der Absicht des Vertrages widersprechen; denn der Sinn des Abkommens war zweifellos der, daß die Zollstraße durch die Brücke und nicht etwa durch eine Fähre gebildet werden sollte. Aus welchem Grunde hat man wohl bei den Verhandlungen, die dieser Vereinbarung voraufgingen, gerade diese Stelle als Zollstraße, also als Grenzübergang der wichtigsten Art gewählt? Doch zweifellos nur deswegen, weil allein an dieser Stelle innerhalb der ganzen Marienwerderer Niederung eine feste Brücke über die Weichsel führt, und weil deshalb hier auf dieser Brücke der Verkehr sich das ganze Jahr hindurch ruhig und ungehindert abspielen könnte. Wenn die Polen jetzt die Münsterwalder Brücke zerstören, so vernichten sie nicht nur ein solches Kulturwerk, sondern sie verletzen auch ihre vertraglich übernommenen Pflichten gegenüber dem Deutschen Reiche.

Binnenschiffahrt und Reichsparlament

Von Prof. Dr. iur. O. Th. L. Zschucke-Berlin,
Geschäftsführendem Vorstandsmitglied des Mitteldeutschen Kleinschiffer-Verbandes

Jede Berufsgruppe hat Wünsche und Forderungen, deren Erfüllung sie vom Parlament erwartet, Wünsche und Forderungen, die freilich nicht immer erfüllt werden, oft auch nicht erfüllt werden können, weil die Antragsteller sich nicht vergegenwärtigen, welche Aufgaben ein Parlament hat, welche Möglichkeiten ihm zu Gebote stehen, herangebrachte Wünsche und Forderungen zu erfüllen. Ein Parlament muß in seinem Handeln stets oberste Richtschnur den Satz sein lassen, die Gesamtinteressen des ganzen Volkes über die Sonderinteressen einzelner Gruppen zu stellen, mögen diese, für sich betrachtet, noch so berechtigt erscheinen, darf nicht Sonderwünschen nachgeben, wenn diese den Gesamtinteressen zuwiderlaufen, denn „die Abgeordneten sind — wie Art. 21 unserer Reichsverfassung sagt — Vertreter des ganzen Volkes".

Diese Richtschnur für die Parlamente und die parlamentarische Tätigkeit der Abgeordneten ist maßgebend natürlich auch für die Wirtschaftsorganisationen, die bei Vertretung der Interessen ihrer Berufsgruppe ebenfalls abwägen müssen, welche Anträge sie dem Parlamente mit Aussicht auf Erfolg zuleiten können, bei welchen sie sich der Gefahr der Nichtberücksichtigung oder gar Ablehnung wegen Unvereinbarkeit mit den Interessen der Gesamtheit aussetzen würden, eine Möglichkeit, die mit Rücksicht auf das Ansehen der Organisation unbedingt vermieden werden muß. Wenn damit der Kreis der Wünsche, die an das Parlament herangetragen werden können, ein engerer wird, wenn dabei nicht alle Wünsche aus dem Mitgliederkreise Berücksichtigung finden können, so verbleibt doch noch eine hinreichend große Zahl von Wünschen und Forderungen, die gewissenhaftester Prüfung nach obiger Richtschnur standhalten und deren Erfüllung darum vom Parlamente erwartet werden kann. Von solchen Wünschen und Forderungen der Binnenschiffahrt soll im folgenden die Rede sein.

Die Binnenschiffahrt erwartet vom neuen Parlament, daß dieses endlich die Vereinheitlichung und Verreichlichung der Wasserstraßenverwaltung durchführt, unbeschadet der Gegner, die der immer wieder erstehen. Die endliche Erfüllung dieser Forderung müßte eigentlich eine Selbstverständlichkeit sein, denn Art. 97 der Reichsverfassung sagt klar und eindeutig: „Aufgabe des Reiches ist es, die dem allgemeinen Verkehre dienenden Wasserstraßen in sein Eigentum und seine Verwaltung zu übernehmen", und Art. 171 sagt weiter: „die (Staatseisenbahnen,) Wasserstraßen (und Seezeichen) gehen spätestens am 1. April 1921 auf das Reich über. Soweit bis zum 1. Oktober 1920 noch keine Verständigung über die Bedingungen der Uebernahme erzielt ist, entscheidet der Staatsgerichtshof." Es müßte also eigentlich schon seit sieben Jahren eine einheitliche, reichseigene Wasserstraßenverwaltung bestehen. Statt dessen sind zwar die Wasserstraßen in das Eigentum des Reiches übergegangen, die Wasserstraßenverwaltung wird aber noch heute durch die Länder, allerdings auf Kosten des Reiches, in der Mittel- und Unterinstanz ausgeübt. Selbst zur Anrufung des Staatsgerichtshofes hat es beschämenderweise bereits kommen müssen, der, wie nicht anders zu erwarten war, ausdrücklich festgestellt hat, daß das Reich das Recht habe, eine einheitliche, reichseigene Wasserstraßenverwaltung einzurichten; noch immer aber sträuben sich verschiedene Länder gegen alle Versuche des Reiches, den in der Reichsverfassung vorgesehenen und verkehrspolitisch allein möglichen Zustand herbeizuführen; noch immer wird beispielsweise die Elbe durch sächsische, anhaltische, preußische, mecklenburgische und hamburgische Landesbehörden verwaltet, während eine wirtschaftliche Verwaltung doch zweifellos nur in einer der Reichsverfassung entsprechenden Weise zu erzielen ist. Das Hauptargument gegen die Einrichtung von Reichswasserbehörden in der Mittel- und Unterinstanz ist für die widerstrebenden Länder bekanntlich die notwendige Wahrung der Interessen der Landeskultur und der Wasserwirtschaft. Dem hat aber bereits die Reichsverfassung Rechnung getragen, indem sie in Art. 97 Abs. 3 bestimmt hat, daß „bei der Verwaltung, dem Ausbau und dem Neubau von Wasserstraßen die Bedürfnisse der Landeskultur und der Wasserwirtschaft im Einvernehmen mit den Ländern zu wahren sind". Hier droht also gar nicht, wie die Gegner befürchten, irgendwelche Gefahr; dagegen ist es ein, nicht nur für die Binnenschiffahrt und die Reichswasserstraßenverwaltung, sondern für die Allgemeinheit auf die Dauer unerträglicher Zustand, daß noch immer größte Zerrissenheit in der Wasserstraßenverwaltung herrscht. Und es erscheint als eine der dringendsten Aufgaben des neuen Reichsparlaments, diesem Zustande endlich ein Ende zu bereiten und der klaren Bestimmung der Reichsverfassung Geltung zu verschaffen.

Eine zweite Forderung, die an das neue Parlament zu stellen ist, ist die endliche Klarstellung des Verhältnisses zwischen Reichsbahn und Binnenschiffahrt. Als früher in Preußen die damaligen Staatsbahnen

und die Wasserstraßen von dem gleichen Ministerium, dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten, verwaltet wurden, hatte die Binnenschiffahrt schon andauernd Klage über Zurücksetzung gegenüber der Bahn zu führen. Damals aber war die bevorzugte Behandlung der Bahn noch allenfalls verständlich. Heute dagegen, wo die Reichsbahn vom Reiche losgelöst ist, wo die Binnenschiffahrt das einzige Massenverkehrsmittel ist, das frei ist von fremder Beeinflussung, müßte eigentlich sie die besondere Fürsorge des sie betreuenden Ministeriums erwarten dürfen. Dem ist indes leider nicht so. Zwar tut die Wasserstraßenabteilung des Reichsverkehrsministeriums ihr Bestes, um die Lebensbedingungen der Binnenschiffahrt zu fördern, ihren Lebensnotwendigkeiten gerecht zu werden — und die Binnenschiffahrt weiß ihr durchaus Dank dafür —, aber die Binnenschiffahrt muß immer und immer wieder erleben, daß ihre Lebensnotwendigkeiten hintangesetzt werden hinter Wünschen der Reichsbahn-Gesellschaft. Gewiß hat dies seinen Grund darin, daß dem Reiche zufolge des Reichsbahngesetzes nur ein beschränkter Einfluß auf das Gebaren der Reichsbahn zusteht — ein Einfluß, den obendrein die Reichsbahn immer mehr und immer unverhüllter zu mindern sucht —, aber das deutsche Parlament hat um so mehr die Pflicht, darüber zu wachen, daß das Aufsichtsrecht des Reiches unangetastet bleibt, und muß Sorge tragen, daß die Reichsbahn die ihr obliegende Pflicht, ihren Betrieb „unter Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft" zu führen, in jeder Beziehung erfüllt. Daß dies die Reichsbahn-Gesellschaft nicht tut, daß sie durch Einführung immer neuer Ausnahmetarife, die Kampftarife gegen die Binnenschiffahrt sind, deren Wettbewerbsfähigkeit ständig schmälert, darüber bedarf es keiner weiteren Ausführungen. Das Parlament aber darf bei der Forderung, hier auch den Belangen der Binnenschiffahrt stärker als bisher Rechnung zu tragen, daran erinnert werden, daß die deutsche Binnenschiffahrt ein recht wesentlicher Faktor im deutschen Wirtschaftsleben ist. Hier also wünscht die Binnenschiffahrt, daß das Parlament die Reichsregierung in dem in der Regierungserklärung besonders hervorgehobenen Bestreben unterstützt, „die verschiedenen Verkehrsmittel organisch weiterzuentwickeln". Dazu bedarf es allerdings einer Verstärkung des Einflusses der Wasserstraßenabteilung im Reichsverkehrsministerium gegenüber Anträgen der Reichsbahn-Gesellschaft. Die Eisenbahnabteilung des Reichsverkehrsministeriums muß im Zusammenhang damit in ihrer Tätigkeit allerdings auf die Aufgabe beschränkt werden, die sie nach Lage der Sache allein hat: auf die Unterstützung der Reichsregierung in Ausübung des dieser zustehenden Aufsichtsrechts gegenüber der Reichsbahn-Gesellschaft. Die Binnenschiffahrt verkennt dabei durchaus nicht, daß der Reichsbahn sehr drükkende Verpflichtungen obliegen, die sie zwingen ihren Betrieb so zu führen, daß der größtmögliche Ertrag erzielt wird; doch muß dabei für die Reichsbahn immer Richtschnur und Grenze ihres Ertragstrebens sein und bleiben die Wahrung der Interessen der deutschen Wirtschaft. Sonst kann eines Tages es dahin kommen, daß die Binnenschiffahrt, von übermächtigem Wettbewerb der Reichsbahn erdrückt, zum Erliegen kommt, und daß dann — freilich zu spät — man erkennt, welche Bedeutung für die deutsche Wirtschaft doch einer von fremden Einflüssen freien Binnenschiffahrt in Wahrheit zukommt.

Ein dritter Wunsch der Binnenschiffahrt an das Parlament betrifft die Pläne zum Ausbau des deutschen Wasserstraßennetzes. Hier hat gewiß der Binnenschiffahrt nichts so sehr geschadet wie das Auftauchen immer neuer, nicht hinreichend auf ihre Bauwürdigkeit nachgeprüfter Projekte, die oft nur ganz lokalen Interessen entsprangen, den Grundgedanken einer gesunden Wasserstraßenpolitik dagegen keineswegs Rechnung trugen. Die Binnenschiffahrt selbst weiß sich allerdings von dem Vorwurf frei, alle neuauftauchenden Pläne kritiklos unterstützt zu haben; sie hat im Gegenteil starke Selbstbeschränkung in dieser Beziehung geübt und sich nur für solche Pläne eingesetzt, deren Ausführung entweder zur endlichen Herstellung eines einheitlichen deutschen Wasserstraßennetzes notwendig ist — hier ist vor allem der Mittellandkanal zu nennen; solange dieses Kernstück nicht vollendet ist, haben wir überhaupt kein deutsches Wasserstraßennetz, sondern nur ein westdeutsches und ein ostdeutsches Teilstück, die zusammenhanglos nebeneinander bestehen und gar nicht gestatten, daß die Binnenschiffahrt ihre volle Leistungsfähigkeit erweist — oder die nach gewissenhaftester Prüfung als unbedingt bauwürdig bezeichnet werden können, sei es wegen des zu erwartenden Verkehrs allein oder wegen des Verkehrs in Verbindung mit der zu erzielenden Wasserkraftnutzung. Der Reichstag hat allerdings den meisten dieser als bauwürdig zu bezeichnenden Pläne bereits zugestimmt, indes die erforderlichen Mittel gegenüber den ursprünglichen Vorlagen gestreckt, so daß die Fertigstellung verzögert, das bisher in den Bauten investierte Kapital auf längere Zeit ertraglos und die Bauausführung nicht unerheblich verteuert wird. Hier ist ein in einem Jahre gegebenes Mehr zweifellos wirtschaftlicher und eine Streckung mit notwendigen Ersparnismaßnahmen in keiner Weise zu begründen. Dazu bedeutet jeder Aufschub in der Fertigstellung der begonnenen Bauten für die Binnenschiffahrt längere Einschränkung in der Entwicklung ihrer vollen Leistungsfähigkeit. Die Binnenschiffahrt erwartet deshalb auch in diesem Punkte baldige Erfüllung ihrer langjährigen Wünsche, nicht allein um ihrer selbst, sondern um der ganzen deutschen Wirtschaft willen.

Die Binnenschiffahrt erwartet endlich, daß bei Beratung des jetzt wieder eingebrachten Entwurfs eines Gesetzes über den endgültigen Reichswirtschaftsrat ihre Belange in angemessener Weise berücksichtigt werden. Sie ist

jetzt, im vorläufigen Reichswirtschaftsrat, durch zwei Vertreter vertreten, und wenn sie auch grundsätzlich durchaus versteht, daß eine Einschränkung der Mitgliederzahl des Reichswirtschaftsrates notwendig und seiner Arbeitsfähigkeit nur dienlich ist, so muß sie doch immer wieder darauf hinweisen, daß bei ihr so besondere Verhältnisse vorliegen, daß die vorgesehene Lösung, der Binnenschiffahrt nur einen Vertreter zu gewähren, niemals befriedigend sein kann. Niemand kann die im Westen und Osten ganz verschiedene Lage der Binnenschiffahrt einheitlich vertreten; die Binnenschiffahrt braucht darum die zwei Vertreter notwendig. Für die Bewilligung zweier Vertreter spricht außerdem noch ein anderes: in der Binnenschiffahrt gibt es, wie in jedem Gewerbe, Groß- und Kleingewerbe, hier Großschiffahrt und Kleinschiffahrt mit grundsätzlich zwar durchaus gleichen Zielen, im einzelnen jedoch recht verschiedenen Verhältnissen. In allen anderen Wirtschaftsgruppen, in der Landwirtschaft, in Handel und Gewerbe, hat man diesem Umstand auch Rechnung getragen, indem man Großgrundbesitz und Bauerntum, Großindustrie und Handwerk, Großhandel und Einzelhandel besondere Vertretungsmöglichkeiten einräumen will, nur allein in der Binnenschiffahrt will man diesen Gesichtspunkt nicht gelten lassen, obwohl der Anteil der Kleinschiffahrt an der gesamten deutschen Binnenschiffahrt ein im Vergleich zu anderen Wirtschaftsgruppen außerordentlich bedeutender ist. Würde nun der Binnenschiffahrt das Recht auf Entsendung zweiter Vertreter in den endgültigen Reichswirtschaftsrat eingeräumt, so wäre es möglich, beiden Wünschen Rechnung zu tragen, einmal dem auf Vertretung der westdeutschen und der ostdeutschen Interessen durch Entsendung je eines Vertreters und daneben auch dem auf Berücksichtigung der Groß- und Kleinschiffahrt, wobei — dies sei gleich eingefügt — der Spitzenorganisation, dem Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt, durchaus weiter das Recht verbleiben könnte, beide Vertreter namhaft zu machen. Zur Unterstützung dieses Wunsches sei endlich noch darauf hingewiesen, daß die Binnenschiffahrt auch darum besonderen Wert auf ausreichende Vertretung im kommenden Wirtschaftsparlament legen muß, weil das Verkehrsmittel, mit dem sie im schärfsten Wettbewerb steht, die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, nach dem jetzt vorliegenden Entwurfe das Recht haben soll, in den Reichswirtschaftsrat selbst und in alle seine Ausschüsse Vertreter zu entsenden, die jederzeit ihren Standpunkt zu dem Gegenstand der Verhandlung sollen darlegen dürfen und vollständig die gleiche Stellung wie die Vertreter der Reichsregierung genießen sollen, was, würde solches Gesetz, der Reichsbahn eine weitere Ausnahmestellung einräumen, der Binnenschiffahrt dagegen die Möglichkeit, ihre Belange hinreichend zu vertreten, erheblich schmälern würde.

Neben diesen wichtigsten berufsständischen Forderungen der deutschen Binnenschiffahrt seien noch einige andere Wünsche berührt, die Fragen mehr allgemeiner Natur betreffen, jedoch auch für die Binnenschiffahrt nicht unerhebliche Bedeutung haben.

Die Binnenschiffahrt bedarf, wie andere Berufsstände auch, dringend einer Entlastung in steuerlicher Beziehung und — dies gilt im besonderen für die Kleinschiffahrt — einer Vereinfachung des Veranlagungsverfahrens, wobei auf die Eigenarten des Wirtschaftszweiges mehr als bisher Rücksicht zu nehmen ist; bei einem Gewerbe, das nur in ununterbrochener Bewegung betrieben werden kann, ist es unmöglich, allen Anforderungen nachzukommen, die heute in formaler Beziehung an jeden einzelnen gestellt werden; ist es doch vor allem notwendig, die zahlreichen, langatmigen Vordrucke so einfach und leichtverständlich wie nur möglich zu gestalten. Auch hier wird das Parlament eingreifen, Abhilfe gegenüber jetzt unerträglichen Zuständen schaffen müssen.

Dringend notwendig ist auch, worauf schon in der Regierungserklärung hingewiesen wurde, eine einfachere und wirtschaftlichere Gestaltung unserer Sozialversicherung unter Erhaltung der jetzigen sozialen Leistungen, die sehr wohl möglich erscheint unter gleichzeitiger Milderung der jetzt sehr drückenden sozialen Lasten.

Wichtig und bedeutsam ist weiter noch eine, ebenfalls in der Regierungserklärung angekündigte Maßnahme: die Schaffung des Unterbaus für den Reichswirtschaftsrat gemäß Art. 165 der Reichsverfassung, die der Herr Reichskanzler als erste dem kommenden endgültigen Reichswirtschaftsrat obliegende Aufgabe bezeichnet hat. Auch hier wird es sorgfältiger Berücksichtigung der Sonderbelange der Binnenschiffahrt bedürfen, die heute ja noch im wesentlichen einer Vertretung auf öffentlich-rechtlicher Grundlage entbehrt. Hier die Einheit und die Selbständigkeit der Binnenschiffahrt zu wahren, ist eine im Interesse der gesamten deutschen Wirtschaft liegende Aufgabe, an der auch das Reichsparlament nicht vorübergehen kann.

Und endlich noch ein Wunsch an den Reichstag, der zuletzt erwähnt sei, dabei aber doch einer der vordringlichsten ist: die endliche Befreiung der gesamten rheinischen Bevölkerung, des rheinischen Wirtschaftslebens von fremdem Druck! Die Binnenschiffahrt im besonderen verspürt diesen Druck durch Einschränkung ihrer Verkehrsmöglichkeiten, durch verkehrshindernde Maßnahmen. Daß deutsches Volk, deutsche Wirtschaft, deutscher Verkehr am deutschen Rhein nach zehnjährigem schweren Druck endlich wieder frei werde, ist der allerdringendste Wunsch, dessen Erfüllung die deutsche Binnenschiffahrt vom deutschen Reichstage erwartet!

Der Grenzvertrag mit Frankreich

Von Dr.-Ing. H. Cassinone, Oberbaurat i. R., Karlsruhe.

Der zwischen dem Deutschen Reiche und Frankreich über die Festsetzung der Grenze unter dem 14. August 1925 unterzeichnete Vertrag ist mit Gesetz vom 4. November 1927 (RGBl. Teil II, S. 959) genehmigt worden. Der Vertrag umfaßt 6 Kapitel mit 53 Artikeln und einer Reihe von Anlagen und Planbeilagen mit den Einzelheiten über den Grenzverlauf, Festlegung der Grenze, über Grenzwege und Wasserläufe sowie die Kunstbauten. Die Grenze zwischen dem Deutschen Reiche und Frankreich ist in drei Abschnitte geteilt worden:

Erster Abschnitt: Der Teil der Grenze zwischen Preußen und Frankreich von Luxemburg bis zum Saarbeckengebiet;

Zweiter Abschnitt: Der Teil der Grenze zwischen Bayern und Frankreich vom Saarbeckengebiet bis zum Lande Baden:

Dritter Abschnitt: Der Teil der Grenze zwischen Baden und Frankreich längs des Rheins bis zur Schweiz.

Zwischen dem Zug der Grenze besteht bei den beiden ersten Abteilungen und der letzteren ein wesentlicher Unterschied. Während dort die Grenze eine mehr oder minder willkürlich gezogene Linie auf dem Gelände, entlang an nicht schiffbaren Wasserläufen und Wegen folgt, bildet hier im Gegensatz zu der künstlichen Führung der Rhein die natürliche Abgrenzung. Eine solche Abgrenzung hat schon zuvor gegen das Elsaß bestanden, welche im Jahre 1871 ohne weiteres nach dem damaligen Bestande übernommen wurde. Diese Grenze war s. Zt. in Verfolg der Bestimmungen des Pariser Friedens von 1814 und 1815 mit Frankreich vereinbart worden. Sie lebt nun, wenn auch in geänderter Form, wieder auf. Die Bestimmung der Grenze war damals keine einfache Sache. Der Rhein, ein Wildwasser, vielfach in einzelne Rinnsale gespalten, die in geschlängeltem Lauf zahlreiche Inseln umflossen, änderte ständig durch Abbrüche und Anlandungen seinen Lauf und folgte keiner geschlossenen Bahn. Hier sollte der Korrektionsentwurf von Oberbaudirektor Tulla gründlich Wandel schaffen. Zum Schutze des Eigentums der Uferanwohner gegen Wasserangriff und Ueberschwemmung sollte der Wasserabfluß in einem geschlossenen, von Steinbauten begrenzten Mittelwasserbett abgeleitet und die Hochwasser zwischen Erddämmen zusammengefaßt werden, während durch Mithilfe der Wasserströmung die abgeschnittenen zahlreichen Altwasser und tiefgelegenen Vorländer allmählich im Laufe der Zeit vorlandeten. Als genauer Kenner der örtlichen Verhältnisse wurde Tulla dem Minister von Berkheim, dem badischen Mitglied der in Basel im Jahre 1815 zusammengetretenen Grenzberichtigungskommission beigegeben. Sein Vorschlag bei Beurteilung der Zuteilung der Flächen, die mit Landpflanzen bewachsenen Inseln als trocken und die mit Wasserpflanzen oder nicht bewachsenen Inseln als überflutete, daher zur Fläche des Flußbettes gehörig zu betrachten, fand nicht die Billigung der Bevollmächtigten. Es bedurfte langwieriger Verhandlung über die Absteckung des Grenzzuges durch das Gewirr der Schluchten, Kehlen und Rinnsalen an Ort und Stelle, welche nach jahrzehntelangen Auseinandersetzungen durch das Abkommen zwischen Baden und Frankreich dann vom 5. April 18440 ein Ende fanden. Man hatte zweierlei Grenzlinien festgesetzt, eine bewegliche, den Talweg des Rheins, welcher die Hoheitsrechte beider Staaten scheidet, und eine zweite, welche die Eigentumsrechte an den Inseln und Vorlandungen trennt, und die durch eine Reihe zusammenhängender, in ihrer Lage unveränderlichen Linien gebildet wird. Der Talweg des Rheins ist der für die Talschiffahrt bei niederem Wasserstand geeignetste Weg. Achse des Talwegs nennt man die Linie des Laufs, welche durch die ununterbrochene Reihenfolge der tiefsten Sondierungen bestimmt wird. Diese „konventionelle“ Grenze bestimmte die Anwendung der Zivil- und Kriminalgesetze, sowie die Ausübung aller Zweige der öffentlichen Verwaltung. An dem für das Niederwasser übermäßig breiten Flußbett selbst schlängelt sich der Talweg zwischen den Kiesablagerungen in der Sohle von einem Ufer zum anderen in einer mehr oder weniger gestreckten Linie. Bei niederen Wasserständen, wenn die Stücken der Wasserbauten zutage treten, fällt er häufig oft rechtwinklig gegen die Uferböschung an und erzeugt entlang dieser einen tiefen Kolk, während seine seichteste Stelle über der Verbindung zweier Kiesbänke, die Schwelle, liegt. Der Längenschnitt der Sohle im Stromstich ist deshalb sägblattförmig ausgebildet, aus der Tiefe eines Kolkes allmählich ansteigend zur Untiefe der Schwelle und nach ihrer Ueberschreitung steil abfallend in den nächsten Kolk, von einem Ufer zum anderen Ufer pendelnd in regelmäßiger Reihenfolge und gleichmäßigen Abständen. Die Sohle ist in ständiger Bewegung, die Kiesbänke wandern und verschieben sich stromabwärts. Die linksufrigen bleiben links, die rechtsufrigen rechts des Talwegs. Die Kolke werden durch den mitgeschleppten Kies nach und nach aufgefüllt, um sich allmählich flußabwärts fortschiebend an anderer Stelle durch den

Absturz des Wassers unterhalb der Schwelle wieder auszubilden. Die dabei in Bewegung kommenden Kiesmassen stammen aus dem Rheinbett selbst, welches auch jetzt noch oberhalb von Sasbach noch in der Vertiefung begriffen ist, da aus der Rheinstrecke oberhalb Basel und den einmündenden Binnenflüssen kein Zugang erfolgt. Bei steigendem Wasser streckt sich die Strömungsrichtung des Talwegs, bei Hochwasser fällt sie in die Flußmitte zusammen. Die Sohle kommt dann auf die ganze Breite in Bewegung, und es finden infolgedessen ausgedehnte Umlagerungen der Kiesbänke statt. Auf diesem schwanken Grunde verschiebt sich ständig die Hoheitsgrenze, welche Pflichten und Mächte schied. Zur Sicherheit des Schiffsverkehrs mußten die Hindernisse beseitigt, Wurzelstücke der versunkenen Baumstämme aus der Sohle gehoben oder gesprengt, antreibende Wasserleichen bestattet werden; das Eigentumsrecht des Reichs zum Sammeln des angeschwemmten Holzes erstreckt sich beiderseits bis zur Hoheitsgrenze.

Die daneben bestehende feste Eigentums- oder Baugrenze bildete eine zusammenhängende, mehrfach gebrochene Linie und durchschnitt die Gewässer und Inseln des Rheins. Ihre geometrische Figur wurde durch Grenzsteine gesichert. Da die Standorte der Steine selbst häufig ins Altwasser fielen oder im Ueberschwemmungsgebiet gelegen waren, so wurden die Bruchpunkte auf die Kirchtürme der Ortschaften an beiden Ufern trigonometrisch vermessen und außerdem die Grenzsteine durch auf dem Hochufer versetzte Mückmarksteine festgelegt. Zur leichteren Auffindung der Steine und damit sie von weitem sichtbar waren, wurden sie mit italienischen Pappeln umpflanzt und die nach ihnen und den Kirchtürmen führenden Vermessungslinien, Transversalen, als mit solchen Pappeln beiderseits bestandene Schneisen ausgebildet. Diese Richtlinien waren, wie die ebenso durch Bäume gekennzeichneten Grenzlinien, stets offen zu halten. Bis zu ihr erstreckten sich auch über den Wallhain hinweg die Jagd-, Fischer- und Goldwäschereirechte der Gemarkungsberechtigten, sowie die Waid- und Uebertriebsrechte, soweit sich solche in Uebung erhalten haben.

Zur Bewirtschaftung der Inseln und der Gemarkungsteile jenseits des Rheins und zur Einheimsung der Erträgnisse aus Wald und Feld waren früher sämtliche Einwohner der Rheingemeinen, auch der weibliche Teil, mit der Schiffahrt im täglichen Verkehr auf dem Wasser vertraut. Mit sicherer Hand steuerten sie das Doribord oder den vollbeladenen Waidling durch die Tücken der Strudel im Talweg und der Bergwasser. Heutzutage, infolge der Vorlandungen der Altwasser und der geänderten Betriebsweise, ist die Kunst des Schiffahrens nicht mehr allgemein verbreitet und nur noch ein Vorrecht der zünftigen Schiffer und Fischer und der bald vollständig aussterbenden Flößerei. Bei der Geländeverteilung fielen dem kleineren Baden die mageren Brocken zu, das mächtigere Nachbarland beanspruchte die wertvolleren „Gründe". Der linksufrige Besitz der badischen Gemeinden wurde vielfach von den Anstößern als Freiland mißbraucht. Felddiebstahl und Waldfrevel, Wilddieberei waren an der Tagesordnung, und an manchen Orten konnten zur Franzosenzeit die Bauern sich nicht einzeln auf ihr Eigentum jenseits des Rheines wagen. Erst als das Elsaß deutsch wurde, trat Besserung ein. Mit der Zeit hat ein Eigentumsaustausch zur Erleichterung der Bewirtschaftung stattgefunden. Teile elsässischer Gemeinden auf dem badischen Ufer sind in den Besitz der Einwohner badischer Orte und umgekehrt übergegangen.

Die frühere Grenzfestsetzung hat nun durch den neuen Grenzvertrag eine nochmalige Umgestaltung erfahren. Die feste Grenze ist eingegangen. Die Hoheitsgrenze zwischen Baden und Frankreich wird künftig im Rhein durch die Achse des Talwegs bestemmt; das ist die ununterbrochene Reihenfolge der tiefsten Sondierungen. Die oben geschilderte veränderliche und stetig wechselnde Lage des Talwegs ist übrigens nur noch auf der für die Schiffahrt auch nicht ausgebauten Strecke von der Schweizer Grenze bis zur Rheinbrücke Kehl—Straßburg vorhanden. Auf der Strecke abwärts von Straßburg bis Lauterburg ist die geschlängelte Talwegslinie durch die in den Fluß eingebauten Querbuhnen dauernd festgelegt. Auf den festen Rheinbrücken geht die Hoheitsgrenze durch die Mitte der Gesamtlänge aller Hauptströmungen. Auf den Schiffsbrücken verläuft diese Grenze in gleichem Abstand von den Außenrändern der auf beiden Ufern gelegenen Landschollen. Es ist dieses eine Festsetzung, welche gelegentlich des Baues der Eisenbahnbrücke Kehl—Straßburg am 28. Dezember 1860 unabhängig von der Wassergrenze schon früher getroffen worden war. Im Einvernehmen und auf gemeinsame Kosten wird die Grenze in deutlich sichtbarer Weise durch Anbringung von Tafeln in zwei Sprachen bezeichnet werden. Hoheitszeichen werden auf keinem Teile der Brücken angebracht. Vor dem Jahre 1870 bestanden an Uebergängen, entlang der badisch-französischen Grenze, die Eisenbahnbrücke Kehl—Straßburg und die Schiffbrücken für den Landverkehr ebendaselbst, bei Alt-Breisach und bei Hüningen neben einigen Fähren. Dazu kommen nach Anfall des Elsaß an das Deutsche Reich zur Belebung des Querverkehrs die acht weiteren Schiffbrücken Neuenburg—Chalampe, Sasbach—Markelsheim, Weisweil—Schönau, Koppel—Rheinau, Ottenheim—Gerstheim, Freistett—Gambsheim, Greffern—Drusenheim und Püttendorf—Salz. Fünf der Schiffbrücken unterstanden der Elsässischen Wasserbauverwaltung und sechs der Badischen und wurden auf gemeinsame Kosten instand gehalten. An Stelle der Kehler Schiffbrücke trat eine feste Straßenbrücke, und außerdem wurden Eisenbahnbrücken bei Neuenburg in der Bahnlinie Mülheim—Mühlhausen, bei Alt-Breisach in der

Linie Freiburg—Colmar und Wintersdorf—Beinheim in der Linie Rastatt—Hagenau erbaut. Diese Brücken sind sämtlich nach dem Artikel 60 des Vertrages von Versailles in das Eigentum Frankreichs übergegangen. Das Eigentum des französischen Staates erstreckt sich bei den festen Brücken bis zur östlichen Außenseite der Grundmauern des östlichen Widerlagers und bei den Schiffbrücken bis zur Landschwelle am östlichen Ufer. Diese mit inbegriffen. Das Eigentum erstreckt sich auf die Eisenbahngleise und die auf den Brücken verlegten Telegraphen- und Fernsprechleitungen und -kabel. Bei den Schiffbrücken umfaßt es außerdem die Landhebeständer und das bei Hochwasser zur Verlängerung der Brücken dienende gesamte Zubehör, die Fußgängerstege und alle sonstigen Einrichtungen, insbesondere die Anlagepfosten und Seilführungsbrücken. Der Grund und Boden unter den Brücken sowie unter den Anlagen am östlichen Ufer sind von dem Eigentum an den Brükken nicht umfaßt. Der französische Staat ist zur Unterhaltung der Brücken bis zur Eigentumsgrenze verpflichtet. Die französische Verwaltung ist zur Inanspruchnahme des östlichen Ufers bei Vornahme von Instandstellungsarbeiten und der Anpassung der Auffahrten auf die Schiffbrücken bei steigendem und fallendem Wasserstand berechtigt. Die französischen Beamten und Arbeiter dürfen zu diesem Zweck das östliche Ufer betreten. Das hierzu betraute ständige Personal wird dem zuständigen badischen Bezirksamt namhaft gemacht und mit einem Ausweis von diesem versehen.

Die feste Grenze wird aufgegeben. Die auf dem westlichen Ufer gelegenen badischen Gemarkungsteile fallen unter französische Hoheit. Die Eigentumsverhältnisse werden abgelöst. Die französischen Gemeinden Motturn, Münchhausen und Rheinau, die auf dem rechten Rheinufer Gemeindegrundeigentum besitzen, genießen solange ihr Eigentum durch besondere Vergünstigungen. Einer etwaigen Einverleibung des Geländes der beiden erstgenannten Gemeinden in Gemarkungen badischer Gemeinden steht nichts im Wege, dagegen ist eine solche für den rechtsrheinischen Grundbesitz der Gemeinde Rheinau für alle Zeiten ausgeschlossen. Dieses wertvolle Gelände ist eine wirtschaftliche Notwendigkeit für das Gedeihen dieser Gemeinde. Die Einwohner der genannten Gemeinde dürfen zum Zweck des land- und forstwirtschaftlichen Betriebes die auf dem rechten Rheinufer gelegenen Grundstücke jederzeit aufsuchen. Die Unterpräfektur ihres Wohnortes stellt ihnen zu diesem Zweck Grenzkarten aus, welchen von den badischen Bezirksämtern kostenfrei für die Dauer eines Jahres Sichtvermerk erteilt werden. Bei Anfahrten auf dem Wasserwege haben die Inhaber dieser Ausweise an den in der Grenzkarte bestimmten Landungsstellen zu landen. Die drei Gemeinden dürfen für ihren rechtsrheinischen Grundbesitz nur zu den Reichs- und Landessteuern herangezogen werden. Von den Gemeindesteuern sind sie befreit und haben nur für ihren auf deutschem Gebiet liegenden Grundbesitz die nach der badischen Gesetzgebung den Gemeinden für die Unterhaltung der Wege, Dämme und Gräben obliegenden Lasten zu tragen.

Den Gemeinden ist für ihren rechtsrheinischen Besitz, solange er in deren Eigentum steht und zusammenhängend mindestens 25 ha beträgt, das Jagdrecht zuerkannt. Sie können besondere Wald-, Jagdhüter und Fischereiaufseher einstellen. Ihnen werden jährlich eine Anzahl Jagdpässe unentgeltlich überlassen und zwar Motturn zwei, Münchhausen zwei und Rheinau neun Pässe. Die Personalien dieser Jagdpaßbesitzer werden den Bezirksämtern mitgeteilt. Bei einem späteren Verkauf von Gelände wird die Zahl der unentgeltlichen Pässe herabgesetzt. Weitere Jagdpässe werden nach den Bestimmungen der badischen Gesetzgebung ausgestellt.

Für die Aufhebung der französischen Baugebiete auf deutschem Boden und die badischen Baugebiete auf französischem Boden wird ausdrücklich das Erlöschen der mit diesen Baugebieten verbundenen Rechte öffentlich-rechtlicher Art ausgesprochen. Die Schlußbestimmungen regeln den kleinen Grenzverkehr.

Der Ausbau der amerikanischen Wasserstraßen

Von Prof. Dr. Ing h. c. George de Thierry. Geh Baurat. Berlin

In einem Vortrag, der von dem Staatssekretär des Handelsministeriums Mr. Herbert Hoover anfangs November v. J. in St. Louis gehalten wurde*), hat sich dieser hochangesehene Wirtschaftspolitiker über die Notwendigkeit, die Wasserstraßen in den Vereinigten Staaten auszubauen, in bemerkenswerter Weise ausgesprochen.

Seine Ausführungen sind deshalb sehr beachtenswert, weil es bei uns immer noch Leute gibt, die der Meinung sind, daß in Amerika nur Wasserstraßenfanatiker sich mit diesen Fragen beschäftigen.

An erster Stelle steht, nach Hoovers Ansicht, selbstverständlich der Schutz des Mississippitals gegen die Wiederkehr so verhängnisvoller Ueberschwemmungen, wie sie das vergangene Jahr gebracht hat; aber diese dringlichen Arbeiten dürfen den Fortschritt auf dem Wege der Verbesserung und des Ausbaus der Binnenwasserstraßen nicht aufhalten.

Die Nachkriegszeit hat eine Erhöhung der Eisenbahnfrachten, infolge der eingetretenen Steigerung nicht nur aller Löhne, sondern auch aller Bau- und Betriebsmaterialien mit sich gebracht, unter der die Staaten des mittleren Westens der Vereinigten Staaten besonders in Mitleidenschaft gezogen werden. Die Seefrachten sind dagegen wieder auf die Höhe, die sie in der Vorkriegszeit hatten, zurückgegangen; infolgedessen sind alle die von der Seeschiffahrt direkt erreichbaren Gebiete gegenüber den Ein- und Ausfuhrgebieten, die nur mit der Eisenbahn einen Hafen erreichen können, in hohem Maße begünstigt.

Die wirtschaftliche Auswirkung des Panamakanals hat sich auch erst in der Nachkriegszeit bemerkbar gemacht und die Westküste der Vereinigten Staaten in tarifarischer Beziehung der Ostküste näher gebracht. Um den Staaten des mittleren Westens das wirtschaftliche Gleichgewicht, das sie vor dem Kriege hatten, wiederzugeben, sind billigere Frachten für das Getreide und die Massengüter, die aus diesen Gebieten dem Export zugeführt werden, ebenso notwendig wie für die Rohstoffe, auf deren Bezug die dortige Industrie angewiesen ist. Unter den gegenwärtigen Frachtverhältnissen liegen die getreideerzeugenden Gebiete Argentiniens, Australiens, Indiens und des östlichen Europas den für die Ausfuhr in Betracht kommenden Küstenplätzen und infolgedessen den gemeinsamen Märkten des Welthandels näher als die Gebiete des mittleren Westens. Im Vergleich zu den Vorkriegsfrachten müssen diese von 32 bis zu 72 Pfennige je Bushel (= 36,35 l) höhere Eisenbahnfrachten zahlen, um ihr Getreide auf den Weltmarkt zu bringen. Ein Vergleich der Frachtkosten vor dem Kriege und jetzt gibt den besten Maßstab auch über die Wirkung, die der Panamakanal ausübt. Wenn man die billigsten Wege zugrunde legt, so war für eine Tonne Frachtgut die Entfernung New York—San Francisco gleich 76.16 Mark zu setzen, während sie jetzt durch den Kanal nur 167,20 Mark beträgt Dagegen ist irgendein Punkt des Mittel-Westens, der vor dem Kriege um 104.0 Mark vom Stillen Ozean entfernt war, jetzt durch die eingetretenen Verschiebungen in 124.56 Mark Entfernung gerückt. Während also New York gegenüber der Vorkriegszeit um 8,96 Mark dem Stillen Ozean nähergerückt ist, ist der mittlere Westen um 20,56 Mark vom Stillen Ozean abgerückt. Für die Märkte am Atlantischen Ozean und in Südamerika beträgt der Unterschied der Entfernung vom mittleren Westen sogar 27,76 Mark.

Infolge dieser Frachtverschiebungen wandern viele Industrien nach den Seeufern, entfernen sich also von den großen landwirtschaftlichen Gebieten zum Schaden beider.

Das Heilmittel liegt in dem Ausbau billigerer Verkehrswege für landwirtschaftliche Massengüter und für die von der Industrie benötigten Rohstoffe. Der Weg hierzu liegt zunächst in einer Vertiefung der fast 14½ Tausend Kilometer langen Wasserstraße des Mississippi und seiner Nebenflüsse, um eine Fahrtiefe von 1,80 bis 2,7 m zu erzielen.

Mr. Hoover setzt auch große Hoffnungen auf die Herstellung einer Verbindung für die Seeschiffahrt zwischen den Großen Seen und dem Atlantischen Ozean über den St. Lawrence-Fluß.

Er hofft, daß in weniger als fünf Jahren Chicago eine Wasserstraße mit 2,75 m Fahrtiefe zum Mississippi und dadurch zum Golf von Mexico erhalten wird.

Staatssekretär Hoover hat erkannt, daß die Schiffahrt, wie sie in den Tagen Mark Twains ausgeübt wurde, der Vergangenheit angehört und durch die Schleppschiffahrt mit neuzeitlichen Schleppdampfern und Stahlschleppkähnen abgelöst werden muß.

*) Der Vortrag Mr. Hoovers, von dem im vorstehenden nur ein kurzer Auszug wiedergegeben ist, ist abgedruckt in der Januarnummer 224 des Bandes CXXXV der Zeitschrift „The Annals of the American Academy of Political and Social Science."

Vor drei Jahren hat Hoover die Lösung dieses Problems in Angriff genommen; der Erfolg seiner Bemühungen zeigt sich darin, daß im Jahre 1926 10 Millionen t Güter auf dem unteren Mississippi und fast die doppelte Gütermenge auf dem Ohio befördert wurden. Welche Bedeutung die Verbindung der Großen Seen mit dem Mississippi und dem Atlantischen Ozean haben wird, geht daraus hervor, daß im Jahre 1926 115 Millionen Tonnen auf den Großen Seen befördert wurden.

Ohne Hilfe der Regierung ist der Kampf gegen die Eisenbahnen aussichtslos; aber der Erfolg, der bisher von der Regierung errichteten Schleppschiffahrt ist ermutigend. Auf der Talstrecke St. Louis—Neu-Orleans konnte Getreide etwa 32 Pfennig per Bushel billiger auf dem Wasserwege als per Bahn befördert werden. Und im Bergverkehr konnten Güter um 40 Pf. je 50 kg billiger als mit der Bahn ihrem Ziele zugeführt werden. Gegen Ende 1927 ist die Schleppschiffahrt bis St. Paul und Minneapolis aufgenommen worden; die Talfrachten für Getreide waren auf dem Wasserwege 48 Pf. per Bushel, die Bergfrachten für Kaffee und Zucker sogar 64 Pf. per 50 kg niedriger als die Eisenbahnfrachten.

Die Vollendung des von Hoover in Aussicht genommenen Ausbaus der Wasserstraßen wird zwischen 2 und 10 Jahren in Anspruch nehmen, und er erwartet, daß das Ziel mit einer jährlichen Mehrausgabe von 80 Millionen Dollar erreicht werden kann. Daß ein Land mit jährlichen Einnahmen von 90 000 Millionen Dollar diese Ausgabe tragen kann, bedarf keiner Erörterung. Der jetzige Präsident Coolidge sagte in einer seiner an den Kongreß gerichteten Botschaften: „Ausgaben dieser Art sind mit einer sparsamen Wirtschaft wohl vereinbar. Sie sind als Kapitalinvestitionen zu betrachten"

Eine Gefährdung der Eisenbahneinnahmen ist nach Hoovers Ueberzeugung nicht zu befürchten. Die Eisenbahnen werden nach wie vor den Hauptanteil an der Güterbeförderung behalten. Außerdem wird im Falle des ausgebauten Wasserstraßennetzes der alte Satz sich bewahrheiten, daß neue Verkehrsmöglichkeiten neue Unternehmungen ins Leben rufen und neuen Verkehr schaffen. Möge man endlich auch bei uns in Deutschland zur Einsicht kommen, daß der Ausbau unseres Wasserstraßennetzes nicht nur im Interesse des ganzen Landes, sondern auch im Interesse der Reichsbahn liegt.

Schwere Folgen der Versommerung der Oderschiffahrt

Die Versommerung der Oderschiffahrt, die, wie aus den Berichten des Schiffahrts-Vereins Breslau e. V. über die Betriebslage der Oderschiffahrt (vgl. „Zeitschrift für Binnenschiffahrt", 15-16 / 1928, 468 ff) hervorgeht, zur völligen Einstellung des Schiffahrtsbetriebes geführt hat, bildet z. Zt. den Gegenstand ernster Beratungen innerhalb der zuständigen Behörden Die Notlage der Oderschiffahrt ist mit dem Erliegen des Schiffahrtsbetriebes in erschreckender Deutlichkeit zu Tage getreten. „Die Binnenschiffahrt zehrt an der Substanz" — man hat diese Klagen leider in maßgeblichen Kreisen vielfach für übertrieben gehalten und weder der Fürsorge für die Ausgestaltung der Oderwasserstraße, noch der wirtschafts- und verkehrspolitischen Betreuung dieses Gewerbezweiges die notwendige Aufmerksamkeit geschenkt. Der traurige Erfolg: Die Stillegung der Schiffahrt bedingt sofort umfassende Notstandsmaßnahmen und eine tiefe Erbitterung bemächtigt sich weiter Kreise, die, einst ein gesunder Gewerbezweig, heute bei der geringsten Erschütterung ihrer Existenzgrundlage der öffentlichen Wohlfahrtspflege anheimfallen. Die Resolutionen, die spontan in den durch die persönliche Not einberufenen Versammlungen der Kleinschiffer erstehen, erfassen den Kern des Uebels, das auf der Oderschiffahrt wie auf der ganzen Binnenschiffahrt lastet: Die schädigenden Auswirkungen der Reichsbahntarifpolitik.

„Die — am 28. 7. 28 in Rattwitz und am 2. 8. 28 in Breslau — in einer Zahl von mehreren Hunderten versammelten, mit ihren Kähnen auf der Oder versommerten selbständigen Schiffseigner protestieren gegen die Tarifpolitik der Reichsbahn, die der Binnenschiffahrt keine Möglichkeit läßt, ausreichende Beschäftigung, Transporte und entsprechende Frachten zu erzielen, so daß in dieser Zeit der Versommerung die Oderschiffahrt ohne jede Reserven dem Elend preisgegeben ist. Seit 6 Wochen sind die Frachtkähne von über 800 Schiffseignern auf der Oder zur Versommerung gelangt, mußten Löhne weiter bezahlen, ihre Fahrzeuge instand halten und ihr Leben fristen. Die Beschäftigung der Oderschiffahrt ist so spärlich, die Frachten so unzureichend, daß bei der geringsten Betriebsunterbrechung, wie in diesem gegenwärtigen Zustand der Versommerung, der Stand der selbständigen Oderschiffseigner in Not gerät. / Tritt nicht in Bälde eine Aenderung in der Tarifpolitik der Reichsbahn ein im Sinne einer Verständigung über die Beschäftigung beider Verkehrsmittel, die auch der Schiffahrt auskömmliche Frachten läßt, so ist die Oderschiffahrt dem Untergang verfallen."

*

Es ist das Verdienst des Schifferbetriebsverbandes für die Oder, die Regierungen des Reiches und Preußens zu einer Notstandsaktion für die versommerte Kleinschiffahrt veranlaßt zu haben. Wie wir hören, hat sich der Preußische Handelsminister entschlossen, den überschuldeten und schwer mit ihrer Existenz ringenden Kleinschiffern zunächst einen bestimmten Betrag zur Verfügung zu stellen. Weitere Hilfsmaßnahmen des Reiches und Preußens stehen zu erwarten Hoffentlich gibt aber der gegenwärtige Notstand auch den Anlaß zu einer Baubeschleunigung des Ottmachauer Staubeckens, durch das allein den Naturkatastrophen, wie wir sie heute erleben, wirksam begegnet werden kann.

Die belgisch-holländischen Wasserstraßen-Gegensätze und die geplante Schelde-Internationalisierung

Von Prof. Dr. R. Hennig, Düsseldorf-Oberkassel.

„Es erben sich Gesetz' und Rechte wie eine ew'ge Krankheit fort" — dieses Dichterwort findet auf dem Gebiete der Binnenschiffahrt seine treffendste Illustration in den holländisch-belgischen Beziehungen, die durchaus nicht zur Ruhe kommen können. Gerade in diesen Monaten scheint eine neue Epoche der Verhandlungen sich anbahnen zu wollen; aber ob diese zu einem befriedigenderen Ergebnis führen werden und führen **können** als die mannigfachen früheren Ansätze, muß mit erheblicher Skepsis abgewartet werden.

Die gegenwärtige Regelung der Grenzziehung und der wechselseitigen Schiffahrtsbelange beider Staaten blickt im nächsten Jahr bereits auf ein Alter von 90 Jahren zurück; man könnte demnach meinen, sie habe sich durchaus bewährt und beide Teile seien mit ihr vollauf zufrieden. Das ist jedoch nicht der Fall und auch nie der Fall gewesen. Gerade vom Standpunkt einer modernen objektiven Wissenschaft aus, die die politischen Verträge der Staaten auch unter dem Gesichtspunkt wertet, ob sie den Grundgesetzen der **Geopolitik** entsprechen, können die Londoner Abmachungen vom 19. April 1839, die alle damaligen Streitfragen zwischen den Niederlanden und dem neuen, nach einer Revolution selbständig gewordenen Staat Belgien regelten, nicht eben als ein Gipfel diplomatischer Weisheit bezeichnet werden. Niemand sieht gern den Hausschlüssel zu seinem eigenen Hause ständig in einer fremden Tasche und borgt ihn sich erst jedes Mal, wenn er ihn einmal benötigt. In dieser Lage ist aber ständig Belgien, denn die 1839 ihm staatsrechtlich garantierte „Freiheit der Scheldeschiffahrt" war immerhin nur ein kärglicher Ersatz für die Tatsache, daß die so überaus wichtigen Scheldemündungen unterhalb von Antwerpen vollkommen in holländischer Hand geblieben waren, und zwar auf allen in Betracht kommenden Ufern.

Es ist kein Geheimnis, daß jene wunderliche Grenzziehung von 1839, die vor das Antwerpener Schlüsselloch zum belgischen Haus das niederländische Schloß in Gestalt von Holländisch-Seeland legte, eine Erfindung, und ein Werk der englischen Politik war, die ein für alle Male verhindern wollte, daß Antwerpen, die „aufs Herz Englands gerichtete Pistole" (Napoleon I.), jemals in französischer oder deutscher Hand eine gefährliche militärische Waffe werden könne. So nahm man auf jenen Londoner Verhandlungen dem neugeschaffenen Staat Belgien, der ja damals noch, wie etwa heute Albanien, vollkommen Objekt der Diplomatie und der Gesetzgebung war, in erheblichem Umfange die freie Verfügung über seinen Haupthafen und stellte ihn, zumindest für die Zeit kriegerischer Verwicklungen, in weitgehendem Maße unter die Kontrolle seines Nachbarstaates.

Wenn diese nicht eben sehr mustergültige Konstruktion vom grünen Tisch dennoch durch fast neun Jahrzehnte, also überraschend lange, Bestand gehabt hat, so wirkte eine ganze Anzahl von mehr zufälligen Faktoren dabei zusammen. Es herrschte zwischen Holland und Belgien, trotz gelegentlicher, starker Reibungen, in diesen 90 Jahren kein weiterer Kriegszustand (wozu die von allen Großmächten garantierte belgische Neutralität, bis zu ihrer Preisgabe durch Belgien selbst seit 1906, erheblich beitrug), dessen Beilegung eine Aenderung der festgelegten Grenze hätte erzwingen können. Holland, das sich bei dem herrschenden Zustand ganz wohl fühlte, erwies sich gegen belgische Abänderungswünsche immer ziemlich schwerhörig und hat noch vor Jahresfrist, am 24. März 1927, in der Ersten Kammer dem staatlichen Kanalvertrag vom 3. April 1925, der gewisse Erleichterungen für Belgien vorsah, im Interesse des Rotterdamer Handels die Ratifizierung verweigert. Dazu kam, daß die belgische Verkehrspolitik Jahrzehnte lang bewußt die Binnenschiffahrt vernachlässigte und sich konsequenter als jeder andere festländische Staat Mitteleuropas einseitig dem vollwertigen Ausbau des Eisenbahnnetzes zuwandte. Der Umstand, daß die beiden Nachbarstaaten eine diametral entgegengesetzte Verkehrspolitik betrieben — Holland als typischstes Binnenschiffahrts- und Belgien als typischstes Eisenbahnland des Erdteils — ließ im 19. Jahrhundert die Gegensätze noch nicht so deutlich in die Erscheinung treten, wie es hätte geschehen müssen, wenn beide Länder eine parallellaufende Ver-

kehrspolitik gezeitigt hätten. Erst in unseren Tagen und zumal in der Zeit nach dem großen Kriege, der Belgiens nationales Eigenleben und seinen staatlichen Selbstbehauptungswillen mächtig gefördert hat, kollidieren die Wünsche und Absichten der beiden Nachbarländer häufiger und kräftiger miteinander, und die natürlichen Reibungsflächen der ungeschickten Regelung von 1839 rufen im Lauf der belgischen Staatsmaschine stärkere Erhitzungserscheinungen als in der Vorkriegszeit hervor.

Für Belgien ist die Lage um so unangenehmer, als es einen ansehnlichen Trumpf, den ihm die 1839er Regelung in die Hand gegeben hatte und der ihm heute bei den Verhandlungen mit Holland gute Dienste hätte tun können, schon vor einigen 60 Jahren viel zu früh ausgespielt hat. Der unglückliche Grenzverlauf von 1839, der zwischen Belgiens Hauptfluß und das Meer Holländisch-Seeland, zwischen Belgien und den größten und wichtigsten Teil des preußischen Rheinlandes den Limburger Pufferstaat als Riegel gelegt hatte, sollte für Belgien dadurch weniger fühlbar gemacht werden, daß einmal die Freiheit der Scheldeschiffahrt für alle Flaggen feierlich garantiert wurde, während außerdem im Artikel 12 des Londoner Friedensschlusses folgende Bestimmung vereinbart war:

„Für den Fall, daß in Belgien eine neue Verkehrsstraße oder ein neuer Kanal gebaut wird, in der Richtung auf die Maas gegenüber dem niederländischen Gebiet bei Sittard, soll es Belgien freistehen, von Holland, das sich diesem Verlangen nicht widersetzen darf, zu fordern, daß die genannte Verkehrsstraße oder der genannte Kanal nach demselben Plan, jedoch vollständig auf Kosten und zu Lasten Belgiens, durch das Gebiet von Sittard hindurch bis zur deutschen Grenze verlängert wird. Diese Verkehrsstraße oder dieser Kanal, die ausschließlich wirtschaftlichem Interesse zu dienen haben, werden nach Wahl Hollands durch Ingenieure und Arbeiter geschaffen werden, für welche Belgien die Verwendungserlaubnis zum gedachten Zwecke im Gebiet von Sittard erlangen soll, oder durch Ingenieure und Arbeiter, die Holland stellen wird und die auf belgische Kosten die vereinbarten Arbeiten ohne jegliche Belastung für Holland ausführen werden, unbeschadet seiner ausschließlichen Hoheitsrechte in dem Gelände, das der genannte Verkehrsweg oder Kanal durchschneiden werden."

Es wäre für Belgien recht angenehm, wenn es noch heute dieses Recht, einen Kanal nach seiner freien Wahl quer durch den Limburger Zipfel zu bauen, besitzen würde. Es hat jedoch schon im Jahre 1873 dieses Recht aus der Hand gegeben. Als nämlich die über holländisches Gebiet laufende Bahnlinie Antwerpen—München-Gladbach von Belgien geplant wurde, um das linksrheinische deutsche Industriegebiet nach Antwerpen hinüber zu ziehen, erhielt der auf den Bahnbau bezügliche Staatsvertrag vom 13. Januar 1873, den Belgien mit Holland schloß, am 18. Juni 1873, gelegentlich des Austauschs der Ratifikationsurkunden, auf holländisches Verlangen folgenden Zusatz:

„Vor Austausch der Urkunden halten es die Unterzeichner für nützlich, daran zu erinnern, daß nach den Erklärungen der beiden Regierungen in den gesetzgebenden Kammern die Genehmigung der Herstellung einer Eisenbahn von Antwerpen nach Gladbach durch das Herzogtum Limburg in Höhe von Roermond, wie sie durch den Vertrag vom 13. Januar 1873 festgelegt worden ist, die volle und ganze Erfüllung des Art. 12 des Vertrages vom 19. April 1839 in sich schließt."

Holland ist heute also nicht mehr verpflichtet, irgendwelche neuen belgischen Wünsche nach Verkehrskreuzungen des Limburger Zipfels zu beachten, kann vielmehr alle derartigen Fragen vollkommen frei nach seinen eigenen Belangen entscheiden und die Erfüllung des belgischen Verlangens nach Gutdünken gewähren oder versagen. Diese Tatsache kann u. U. noch einmal von erheblicher Bedeutung werden, falls etwa Belgien wider Erwarten eines Tages auf den ihm im Versailler Art. 361 gewährten Bau eines Rhein-Schelde-Kanals zurückkommen sollte.

Es ist nicht zu verkennen, daß Belgien eine gewaltige und gefährliche Waffe in der Hand hätte, wenn es ganz nach freiem Ermessen verfügen dürfte, wo, wie und wann ein Rhein-Schelde-Kanal sowohl auf holländischem, wie auf deutschem Boden gebaut werden soll. Aber dieses Recht hat es — glücklicherweise — n i c h t, denn Deutschland gegenüber hat es n u r das Recht, einen Kanalbau „in Höhe von Ruhrort" zu fordern (Art. 361). Dies ist aber eine sachlich ganz unsinnige und auch für belgische Interessen völlig zwecklose Mündung. Und Holland kann heute, wie gesagt, jeden ihm von Belgien gemachten Vorschlag ablehnen, wenn die Ausführung irgendwie holländischen Interessen schädigen würde.

In der Tat scheint man in Belgien während der letzten Jahre schon eingesehen zu haben, daß ein Rhein-Schelde-Kanal, wie man ihn sich in Versailles 1919 voreilig gedacht hat, zumal nach den schnellen Fortschritten der holländischen Maaskanalisierung, nicht mehr erreichbar ist. Zwar im Staatsvertrag vom 3. April 1925 hat Holland den Belgiern noch die Konzession gemacht, daß ein Rhein-Schelde-Kanal durch Limburg gebaut werden dürfe (wobei freilich die wichtige Frage, ob dieser Kanal mit der kanalisierten Maas in Verbindung stehen oder über sie, abstieglos, hinwegführen solle, vorsorglich offen gelassen wurde). Gegenwärtig aber, wo die Maaskanalisierung der Vollendung bis ins Lütticher Gebiet entgegengeht, erkennt man in Belgien offensichtlich, daß man das Spiel verloren hat und daß jeder künftige Rhein-Schelde-Kanal durch Limburg nicht mehr imstande ist, die Einbeziehung ganz Limburgs ins unbestrittene Hinterland Rotterdams zu hindern.

Der vor einiger Zeit gefaßte belgische Beschluß, einen Kleinschiffahrtskanal für 450 t-Schiffe von Antwerpen nach Hasselt und weiter zur Maas nach Lüttich zu bauen, muß unweigerlich als eine vollkommene Abkehr vom ursprünglichen Gedanken des Rhein-Schelde-Kanals angesehen werden, denn der letztere ist als 450 t-Kanal gänzlich wertlos; andererseits aber baut man keinen Kanal für 450 t-Schiffe, wenn man entschlossen ist, ihn in 10—20 Jahren durch einen neuen Kanal für 1200 oder gar 2000 t-Schiffe zu ersetzen. Es dürfte demnach die Entscheidung, den Antwerpen-Lüttich-Kanal für 450 t-Schiffe zu bauen, als ein endgültiges Fallenlassen aller Pläne zu bewerten sein, im Gebiet östlich der Maas Hinterland für Antwerpen durch Wasserstraßen zu erobern. Es wäre damit politisch die Bahn frei für die Verwirklichung unseres Aachen-Rhein-Kanals.

Unter den obwaltenden Umständen kann man den stillschweigenden Beschluß Belgiens, den Versailler Art. 31 geräuschlos in der Versenkung verschwinden zu lassen, nur als verständig bezeichnen. Es ist schon heute zu spät, mit Hilfe eines solchen Kanals neues Hinterland für Antwerpen zu gewinnen. Belgien kann an eine solche Offensive nicht mehr denken, denn es befindet sich bereits auf der ganzen Maasfront in der Defensive und wird ohnehin große Mühe haben, den bisherigen Besitzstand an Antwerpener Hinterland zu behaupten. Belgien ist unzweifelhaft in der üblen Lage, daß es nicht mehr verlangen kann, als ihm Holland freiwillig gewährt: auf allen in Betracht kommenden Seiten von holländischem Gebiet umklammert, muß es alle seine Wasserstraßen und Bahnen, die Antwerpens Hinterland nach Osten behaupten oder gar erweitern sollen, auf holländischem Boden anlegen. Verpflichtet ist Holland aber nicht mehr, über die älteren Zugeständnisse hinaus das Geringste zu gewähren. Die manchmal recht herausfordernde belgische Haltung in der Nachkriegszeit aber, die auch Holland gegenüber die Geste des „Siegers" herauskehrte und ziemlich offen die Annektion von Limburg, womöglich selbst von Seeland anstrebte, z. T. sogar durch Umtriebe vorzubereiten suchte, war nicht eben gut geeignet, in Holland eine freundnachbarliche Stimmung zu erzeugen, die sich ein Vergnügen daraus macht, jeden belgischen Wunsch unbesehen zu erfüllen. Aus dieser Atmosphäre heraus ist auch die Verwerfung des bereits unterzeichneten Staatsvertrages durch die holländische Erste Kammer im Jahre 1927 zu erklären. Hollands Politik ist in diesen ganzen Jahren durch größte Sachlichkeit und Ruhe gezeichnet: es sollen keine Zugeständnisse gemacht werden, die Holland irgendwie schaden können. Jeder belgische Wunsch wird daher schärfstens unter die Lupe genommen, und eine Bereitwilligkeit zur Erfüllung besteht nur, wenn er völlig unbedenklich ist. Weitergehenden Forderungen zeigt Holland die kalte Schulter, und es ist dazu um so mehr berechtigt, als Belgien durch seinen mit Frankreich geschlossenen Sondervertrag vom 18. April 1921, der den von Antwerpen kommenden Rheinschiffen im Straßburger Hafen die Befreiung von der surtaxe d'entrepôt genannten Sondersteuer verschaffte, eine sehr wenig freundliche Haltung gegenüber Holland gezeigt hat, dessen Handel durch jene belgische „Extrawurst" um ca. 2 Mill. Gulden im Jahr geschädigt wird — obendrein unter krasser Verletzung der seit 1815 gültigen Rheinbestimmungen und der Rheinschiffahrtsakte, die alle nationalen Sonderbegünstigungen in der Rheinschiffahrt ein für alle Male abschaffen wollte. Man kann es unter solchen Umständen den Holländern nicht verdenken, wenn sie sich den zuweilen recht temperamentvoll geäußerten und nicht immer sehr bescheidenen belgischen Wünschen gegenüber tunlich reserviert verhalten.

Wie die Dinge zurzeit liegen, ist die seit langen Jahren zwischen Holland und Belgien gespielte Schachpartie um das Hinterland der Häfen Antwerpen und Rotterdam zurzeit so gut wie entschieden. Hollands Stellung war von Anfang an, aus den oben angedeuteten Gründen, ungemein günstig. Inzwischen hat Holland seine wasserbautechnische Ueberlegenheit taktisch so meisterhaft weiter entwickelt, daß Belgien nicht mehr viel zu machen vermag und völlig in die Verteidigung gedrängt ist. Statt einer Erweiterung des Antwerpener Hinterlandes nach Osten winkt umgekehrt ein Einbruch des Rotterdamer Hinterlandes in eines der wichtigsten belgischen Industriegebiete!

Der vor einigen Monaten gefaßte belgische Beschluß, einen direkten 450 t-Kanal von Antwerpen über Hasselt nach Lüttich zu bauen, zeigt, daß Gefahr im Verzuge ist, denn die rasch fortschreitenden holländischen Arbeiten an der kanalisierten Maas werden in wenigen Jahren (1933—34?) die großartige Möglichkeit gewähren, daß 2000 t (zunächst 1000 t) -Schiffe von Rotterdam in bequemer Fahrt bis Maastricht werden gelangen können, also bis in die unmittelbarste Nähe des Lütticher Industriereviers. Es müßte seltsam zugehen, wenn der Lütticher Ueberseehandel dann nicht die Möglichkeit ausnutzte, die teuren Eisenbahnfrachten zum nationalen Antwerpener Hafen aufzugeben zugunsten der billigeren Beförderungsmöglichkeit zum Rotterdamer Hafen. Der internationale Handel nutzt eben grundsätzlich die wohlfeilsten Transporte aus und überspringt rücksichtslos die Staatsgrenzen, wenn ihm im Ausland vorteilhaftere Bedingungen geboten werden. Das ist ein allgemein gültiges wirtschaftliches Naturgesetz, von dem auch wir in Deutschland ein Lied singen können: wieviele Transporte sind z. B. in den letzten Jahren unseren westdeutschen Eisenbahnen durch die belgische und französische Inflation entzogen worden! Der Lütticher Kaufmann wird sich schwerlich selber mit ansehnlichen Sonderausgaben belasten, um einem belgischen Seehafen Transporte zuzuwenden, die ein ausländischer billiger zu vermitteln imstande ist.

Um diese volkswirtschaftliche Gefahr zu bannen, hat Belgien — viel zu spät! — den Ausbau des Antwerpen-Lüttich-Kanals in Aussicht genommen, der freilich auch im günstigsten Fall, wenn alle Arbeiten sofort begonnen werden, vor 1935 keinesfalls verfügbar sein kann. Der Beschluß stellt im übrigen eine geradezu typische „halbe Maßregel" dar. Wenn der Kanal dem Rotterdamer Einbruch wehren soll, müßte er mindestens ebenso leistungsfähig sein wie die neuentstehenden holländischen Wasserwege, also 1000 oder gar 2000 t-Schiffe tragen. Mit Rücksicht auf die schlechten belgischen Finanzen und die Inflationsnöte soll aber nur ein billigerer, kleinerer Kanal für 450 t-Fahrzeuge geschaffen werden, der sich mit hoher Wahrscheinlichkeit als ein Schlag ins Wasser erweisen wird. Es kommt hinzu, daß die um ihre Einnahmen besorgten belgischen Eisenbahnen sogar gegen diesen nur bescheidenen Kanalplan Sturm laufen und ihn zu beseitigen bestrebt sind. Die taktische Lage ist also für Belgien in der Tat alles andere denn erfreulich und gekennzeichnet durch das Wort: Wie man's macht, ist es falsch!

Bisher war die Maas ein für Schiffahrtszwecke nur in geringem Umfang benutzbarer Fluß. Das ist aber anders geworden, seitdem die obere, kanalisierte Maas im November 1927 durch die Eröffnung des 9 km langen Kanals Nymwegen—Mook zum direkten „Nebenfluß" der mächtigen Waal geworden ist. Noch in diesem Jahre wird es 2000 t-Schiffen möglich sein, von Rotterdam aus über die Waal, den obengenannten Kanal und die kanalisierte Maas bis Roermond und weiter bis Maasbracht an der limburgisch-belgischen Grenze zu verkehren, denn die auf Grund des Gesetzes vom 12. Januar 1915 ausgeführte Maaskanalisierung von Maasbracht bis Grave (unterhalb Mook) auf etwa 75 km Entfernung steht dicht vor ihrer Vollendung. Seit drei Jahren wird weiter an dem rechtsufrigen Maas-Seitenkanal gearbeitet, der auf der 35 km langen Strecke, wo die Maas die holländisch-belgische Grenze zwischen Maasbracht und Maastricht bildet, den Verkehr für zunächst 1000 t-Schiffe ermöglichen wird. Es ist dies der sogenannte Julianakanal, genannt nach der holländischen Kronprinzessin Juliana, die am 22. Oktober 1925 den ersten Spatenstich zu diesem Kanal tat. Dieser durch ein Gesetz vom 28. Juli 1921 gesicherte Kanal dürfte 1931 für 1000 t-Schiffe benutzbar sein. Die alte Verbindung von Roermond mit Rotterdam über die Süd-Wilhelmsfahrt, die nur 450 t-Fahrzeuge trägt, wird dann aufgegeben werden, ja, man wird sogar von der oberen Maas her über den neuen Maas-Waal-Kanal große Schiffe bis zum Oberrhein senden können. Auch für Lüttich ergibt sich dann die Möglichkeit, Schiffsverkehr mit Mannheim, Straßburg und Basel zu treiben, ohne die Mündungsgewässer zu berühren, denn schon gegenwärtig ist Lüttich durch einen 450 t-Kanal an die Maas bei Maastricht angeschlossen. Maastricht, bisher für die Schiffahrt ein Punkt von nur bescheidener Bedeutung, dürfte dann ein Hafenumschlagsplatz von sehr hoher Wichtigkeit werden.

Mit geradezu magnetischer Kraft wird die vollständig kanalisierte obere Maas in einigen Jahren den Güterverkehr ansaugen. Holländisch-Limburg ist dann endgültig ins Rotterdamer Hinterland einbezogen und für Antwerpen verloren. Selbst das deutsche linksrheinische, zumal das Aachener Gebiet dürfte dieser anziehenden Kraft der oberen Maas verfallen, wenn nicht ein eigener leistungsfähiger Aachen-Rhein-Kanal in absehbarer Zeit eine starke Gegenwirkung ausübt. Und ebenso ist kaum abzusehen, wie Belgien ein bedeutendes Abwandern des Lütticher Verkehrs von Antwerpen nach Rotterdam verhindern will, denn der beschlossene direkte Antwerpen-Hasselt-Lüttich-Kanal muß in seinen nur bescheidenen Dimensionen von vornherein als ein Versuch mit untauglichen Mitteln bezeichnet werden. Wenn ein Verfrachter die Wahl hat zwischen 450 t- und 1000 (später 2000) t-Schiffen, so pflegt die Entscheidung meist nicht eben schwer zu fallen. Der Gedanke, daß Holland jetzt noch einen die kanalisierte Maas kreuzenden Rhein-Schelde-Kanal ohne Schleusenabstieg gestatten könnte, muß unter den obwaltenden Umständen als schlechterdings grotesk bezeichnet werden. Belgien hat eben den rechten Zeitpunkt für eine großzügige Wasserstraßenpolitik — schon vor dem Kriege — unwiderruflich verpaßt und ist von den holländischen Wasserwegen auf allen Seiten hoffnungslos „eingekreist".

Daß Holland bei seinem wirtschaftlichen Vorgehen vollkommen im Rahmen seiner rechtlichen Befugnisse geblieben ist und weiter bleiben wird, ist nicht einen Augenblick zu bezweifeln. Wenn Belgien und Antwerpen durch die Ausübung dieser einwandfreien Befugnisse geschädigt werden, ist der ungeschickte Vertrag von 1839 daran schuld und nicht Hollands böser Willen. Der an sich begreifliche Unmut der Belgier ist durchaus zu Unrecht in ein antiholländisches Fahrwasser geraten. Holland versieht sogar seine Baggerpflichten in der Scheldemündung auf Grund des 1839er Abkommens durchaus korrekt. Daß es „diese Verpflichtung ohne Enthusiasmus (!) ausübt", wie es ihm die „Gazette de Liège" in der Nummer vom 14./15. April 1928 naiverweise zum Vorwurf machte, ist schließlich nicht zu verwundern, denn jene Baggerarbeiten kommen l e d i g l i c h Antwerpen zugute und schädigen Rotterdam. Holland erfüllt seine internationalen Verpflichtungen; was darüber hinausgeht, kann Belgien äußerstenfalls erbitten, niemals fordern. Daß Holland bereit ist, sich mit Belgien freundschaftlich zu verständigen, hat der Außenminister van Blokland noch kürzlich in der Kammer erklärt. Trotzdem ist die Lage unzweifelhaft unbehaglich. Schon haben einige belgische Phantasten empfohlen, künstlich eine „b e l g i s c h e S c h e l d e m ü n d u n g" zu schaffen, in Gestalt eines großen, seeschifftiefen Kanals Zeebrügge-Antwerpen. Bis in den belgischen Senat

ist dieser Vorschlag schon gelangt. Es muß arg bezweifelt werden, daß selbst der denkbar größte und leistungsfähigste Kanal in der Lage wäre, der natürlichen Flußverbindung nennenswert Konkurrenz zu machen. Da aber Minister Baels am 2. Mai 1928 im belgischen Senat erklärte, der Bau eines solchen Kanals werde mindestens 2 Milliarden Francs kosten, dürfte damit der allzu temperamentvolle Einfall ohnehin wohl erledigt sein.

Ungleich ernster zu nehmen sind die belgischen Absichten, eine Internationalisierung der Schelde herbeizuführen. Das Genter Blatt „La Flandre libérale“ kündigte am 5. Mai d. J. schon an, Belgien werde „die Frage auf das internationale Gebiet hinüberspielen und die Internationalisierung der See-Schelde und ihrer Zufahrten, wie z. B. der Wielingen-Fahrt, verlangen“. In der Tat scheint mit diesen Gedanken sogar schon im Rahmen der Völkerbundskreise gespielt zu werden. Anfang Mai weilten als Beauftragte des Völkerbund-Sekretariats Sir Eric Drumond und der Japaner Sugimura in Belgien und haben offensichtlich über diese Dinge verhandelt, wenn es auch hier und da mit der etwas fadenscheinigen Begründung, die Initiative zu einem solchen Vorgehen gehe keinesfalls vom Völkerbund aus (was niemand behauptet hat), bezweifelt wurde (Berl. Tageblatt, 8. Mai 1928). Auch die gleichzeitige Anwesenheit des britischen Außenministers Sir Austen Chamberlain in Belgien und Holland wurde mit gutem Grund in Verbindung gebracht mit dem Problem der von Belgien gewünschten Schelde-Internationalisierung.

Wenn der Gedanke der Strom-Internationalisierungen überhaupt einen Sinn haben soll, sind ohne Zweifel die Schelde und die Weichsel heute diejenigen Flüsse, die eine solche Internationalisierung am notwendigsten hätten, ungleich notwendiger als die großen deutschen Flüsse und selbst als die Donaumündung. Aber es bleibt restlos unerfindlich, wie man ein widerstrebendes Holland zwingen will, die Schelde-Internationalisierung zuzugestehen. Es ist nicht die leiseste Möglichkeit abzusehen, wie man eine solche weitgehende Aufgabe von Hoheitsrechten in holländischen Gewässern schmackhaft machen oder gar rechtlich begründen will. Holland wird mit vollem Recht immer erwidern können, solange nicht alle schiffbaren Ströme, die mehreren Staaten als Zugang zum Meere dienen, internationalisiert seien, also z. B. auch die Weichsel, die Rhone, der St. Lorenzstrom, der La Plata, der Amur usw., liege nicht die geringste Veranlassung vor, mit der Schelde eine Ausnahme zu machen. Mit rechtlichen Mitteln ist eine Internationalisierung der Schelde allein demnach niemals zu erreichen: sie könnte nur mit Gewalt oder List verwirklicht werden. Wenn übrigens je die Internationalisierung der Schelde erwogen werden sollte, ist es ohne weiteres eine Selbstverständlichkeit, daß nicht nur die holländische Schelde (die „See-Schelde“), sondern auch die natürlich schiffbare belgische Schelde dem internationalen Regime unterstellt werden muß! Auf Grund der Verhandlungen des internationalen Barcelonaer Kongresses vom Frühjahr 1921 ist hierüber nicht der leiseste Zweifel möglich. Für diese logische Schlußfolgerung wird man aber voraussichtlich gerade wieder in Belgien recht wenig übrig haben. —

Wie man also das Scheldeproblem auch anfaßt, es hat eine unbequeme Aehnlichkeit mit der Quadratur des Zirkels, und es ist nicht im entferntesten zu sagen, wie es einmal einer allseitig befriedigenden Regelung soll zugeführt werden können. Man kann Holland unmöglich zumuten, daß es bewußt seine eigenen Interessen preisgibt oder empfindlich schädigt, und man wird es andererseits auch Belgien nicht verübeln können, daß es aus seiner glattweg unerträglichen Lage immer wieder einen neuen Ausweg sucht. Keiner von den Regierungen beider Länder kann im geringsten eine Schuld beigemessen werden, daß gefährliche Reibungsflächen seit Jahrzehnten zu immer neuen Konflikten Anlaß geben, sondern die Schuld an dem unbehaglichen Zustand trägt allein jene allzu geringe Weisheit, mit der so oft die Welt regiert wird und die als Verlegenheitsprodukt künstliche politische Konstruktionen von vollendeter Unzweckmäßigkeit zutage fördert — sei es 1839 auf dem Londoner Kongreß, sei es 1919 in Versailles!

Die polnischen Wasserstraßenpläne

Von Dr Hermann Steinert, Danzig-Langfuhr

„Polen eignet sich nach seinen geographischen, klimatischen und hydrologischen Vorbedingungen ausgezeichnet zur Einrichtung eines guten Wasserstraßennetzes", so besagt gleich in der Einleitung der im Herbst 1927 veröffentlichte Bericht eines Völkerbundsausschusses, der 1926 Polen bereist hat, um auf Wunsch der polnischen Regierung die Frage der Herstellung einer Wasserstraße von Oberschlesien zur Ostsee zu untersuchen. Ein Blick auf die Karte zeigt, daß wohl kaum ein größeres Land der Welt so günstig von einer großen Wasserader durchzogen und geteilt wird wie Polen durch die Weichsel. Bisher aber hat die Republik Polen in den beinahe 10 Jahren ihres Bestehens nichts zum Ausbau dieser Wasserstraße getan. Was auf diesem Gebiete an Leistungen vorliegt, stammt noch aus der Zeit, da Preußen und Oesterreich einzelne Teile dieser großen Wasserader verwalteten.

Systematisch ausgebaut ist nur der früher preußische Unterlauf des Weichselstromes. Das große Werk der preußischen Weichselstromregulierung ist gerade während des Krieges zu Ende gebracht worden, und im Herbst 1927 hätte dieses Werk sein zehnjähriges Jubiläum feiern können: am 15. September 1917 wurde die kanalisierte Nogat dem Verkehr übergeben, und das war der Schlußstein der preußischen Weichselregulierung, mit deren planmäßiger Ausführung man 1835 begonnen hatte. Von 1835 wurde alljährlich ein Geldbetrag für die Regulierung der Weichsel nach dem kurz vorher ausgearbeiteten Plan im preußischen Haushalt bereitgestellt. Mit einem Kostenaufwand von insgesamt über 100 Millionen Mark ist dann bis 1917 die Weichsel ausgebaut worden. Das Ergebnis dieses Ausbaues war die Schaffung eines einheitlichen Strombettes von planmäßiger Breite von der damaligen russischen Grenze bei Schillno bis zur Mündung bei Schiewenhorst. Als der ursprüngliche Plan aufgestellt wurde, befand sich die Weichselmündung noch bei Danzig. Später erfolgte der Durchbruch nach See bei Neufähr, noch viel später aber entschloß man sich zur Herstellung des Durchstichs bei Schiewenhorst, der erst eine glatte Abführung des Hochwassers und der Eismassen direkt nach See ermöglichte und die bis dahin noch gefährdeten Nebenarme vollständig entlastete. Das Mittelwasserbett der Weichsel hat eine Breite von 375 m, das Hochwasserbett zwischen den Deichen eine Breite von 1125 m.

Man hat ursprünglich noch die Nogat zur Abführung der Eis- und Wassermassen der Weichsel mit heranziehen wollen, und zwar sollte diese ein Drittel des Wassers aufnehmen und zum Frischen Haff führen, während zwei Drittel den Weg nach Schiewenhorst nehmen sollten. Im Interesse der Haff- und Nogatniederung und zwecks Herstellung der Schiffbarkeit der Nogat wurde dann aber auf die Mitwirkung der Nogat verzichtet und infolgedessen das bis dahin noch schmälere Bett des Hauptstromes von der Montauer Spitze bis zur See verbreitert, worauf kurz vor dem Kriege mit dem Nogatabschluß begonnen wurde. Als letztes Glied in der Regulierung der Weichsel wurde dann von 1911 bis 1917 die Kanalisierung der Nogat durchgeführt, die nun mit Hilfe von drei Staustufen für Fahrzeuge von 400 t schiffbar geworden ist.

Die ungeheure Bedeutung des Werkes der Weichselregulierung kann nur derjenige ermessen, der sich noch daran erinnert, wie früher die Weichselniederung in jedem Frühjahr in hoher Gefahr schwebte, und wie immer wieder große Deichbrüche nicht nur Millionenschäden verursacht, sondern auch Menschenleben gekostet haben. Bei einer ordnungsmäßigen Unterhaltung der Strombauwerke sind jetzt im allgemeinen solche Gefahren beseitigt. Ob allerdings die polnische Verwaltung zur Zeit eine ordnungsmäßige Unterhaltung gewährleistet, das wird von den Anliegern des Weichselstromes sehr bezweifelt. Anscheinend fehlt es vorläufig in Polen an geeignetem Personal und an genügenden Mitteln.

Der Ausbau der Weichsel im Unterlauf ist in erster Linie im Interesse der Landeskultur erfolgt, erst in zweiter Linie im Interesse der Schiffahrt. Auch in Polen ist im Interesse der Landeskultur der Weichselausbau vor allem erforderlich, weil dort die Verhältnisse so sind wie in Westpreußen vor etwa 100 Jahren. Fast jedes Jahr bringt in Polen Ueberschwemmungen, die großen Schaden anrichten, Schaden, der auch in den letzten Jahren wiederholt bis in die Millionen gegangen ist. Vollkommen ungeregelt durchzieht der Strom das Land, wechselt in jedem Frühjahr und mitunter auch beim Sommerhochwasser seinen Lauf, führt bisweilen ganze Inseln mit sich und ist daher eine dauernde Gefahrenquelle. Eine Durchdeichung fehlt vollständig. Nur bei Warschau sind Regulierungswerke angelegt worden, ferner auf einigen kurzen Strecken des übrigen Laufes in Kongreßpolen, und außerdem gibt es hier und da auch einzelne Deiche, die aber immer nur unzulänglichen örtlichen Schutz gewähren. Etwas besser ist der Zustand im Oberlauf oberhalb der San-Mündung, wo die Weichsel früher teilweise auf österreichi-

chem Gebiet verlief, teilweise die Grenze zwischen Oesterreich und Rußland bildete. Oesterreich hat eine Strecke in den Jahren bis kurz vor dem Kriege ausgebaut, auch die österreichische Seite der Grenzstrecke ist reguliert worden, sodaß dort vielfach ein einheitlicher Lauf besteht. Von russischer Seite wurde die Regulierung auf der Grenzstrecke infolge ungenügender Mittel schleppend betrieben, doch sind auch dort manche Bauwerke vorhanden. Der Nutzen für die Schiffbarkeit war aber infolge der ungenügenden russischen Arbeiten auch oberhalb der San-Mündung verhältnismäßig gering.

Als Wasserstraße hat die Weichsel daher heute in Polen nur eine ganz unzureichende Bedeutung. Wirklich schiffbar nach modernen Begriffen ist nur die Strecke von 222 km von der Mündung bis etwa oberhalb Thorn, die allerdings bei Niedrigwasser auch noch erhebliche Mängel aufweist, da es zur Ausführung einer von preußischer Seite lange geplanten Niedrigwasserregulierung nicht mehr gekommen ist. Die weitere Strecke von Thorn bis Warschau ist schon wesentlich schlechter und hat im Sommer häufig Stellen mit nur 70—80 cm Wassertiefe. Man kann dort im allgemeinen bei Mittelwasser mit reichlich 1 m Wassertiefe rechnen, während bei Niedrigwasser selbst die nur 60 cm tief gehenden Raddampfer, die dem Passagierverkehr zwischen Thorn und Warschau dienen, Schwierigkeiten haben.

Wirkliche Ausbaupläne für die Weichsel sind von polnischer Seite bisher noch nicht fertiggestellt worden. Was vorliegt, sind in der Hauptsache Projekte, die nur teilweise eine halbwegs fachmännische Durcharbeitung erfahren haben. Verschiedene Wasserstraßenpläne sind von privater Seite aufgestellt und propagiert worden, ohne daß dabei ein praktischer Nutzen herausgekommen wäre.

Mit Plänen, teils von privater, teils von amtlicher Seite, trat die polnische Regierung zum ersten Mal bei der Internationalen Binnenschiffahrtsausstellung in Basel im Jahre 1926 vor die Oeffentlichkeit. Auf der dort ausgestellten großen Karte der polnischen Wasserstraßen ergab sich aber ein merkwürdiges Bild. Die Weichsel war da nicht als Wasserstraße vorhanden. Man hatte die zwei Mittelachsen des polnischen Wasserstraßennetzes, die in geradezu vorbildlicher Weise von Natur für dieses Land vorgezeichnet sind, nicht natürlich aufgezeichnet, sondern schematisch, indem man sozusagen eine Linie von Norden nach Süden zog und eine Linie von Osten nach Westen. Da die Natur diese Linie nicht halbwegs gerade macht, sondern sich die besondere Mühe gegeben hat, in einem Bogen auch noch an der polnischen Hauptstadt Warschau die Nord-Süd-Achse vorbeilaufen zu lassen und die Ost-West-Achse diesem Bogen etwas anzuschließen, so haben die polnischen Wasserstraßenkünstler eben eine Korrektur vorgenommen, die natürlichen Wege ausgeschaltet und einen künstlichen vorgeschlagen. Der natürliche Wasserweg vom Kohlenrevier zwischen Kattowitz und Krakau sollte nicht ausgebaut werden, sondern statt dessen ein ziemlich genau nord-südlich verlaufender, zum Teil bedeutende Höhenunterschiede überwindender Kanal vom Kohlenrevier über Lodz und den Goplo-See nach Bromberg oder Thorn, von wo man dann entgegenkommender Weise den natürlichen Weg der Weichsel mitbenutzen wollte, wenngleich ein gerader Kanal von Bromberg nach Gdingen sich eigentlich bequemer hätte zeichnen lassen können. Ganz entsprechend hat man bei dem Plan vorgeschlagen, nicht Bug, Narew und mittlere Weichsel bis Bromberg für die Ost-West-Achse zu nehmen, sondern ganz einfach vom Bug einen geraden Kanal über Warschau mitten durch Kongreßpolen hindurch nach Posen zu bauen. Statt des musterhaften natürlichen Wasserstraßennetzes von Polen, das nur der menschlichen Nachhilfe bedarf, wollte man also den Hauptteil der ganzen polnischen Wasserstraßen als künstliche Kanäle herstellen.

Mit der Propaganda für den großen Nord-Süd-Kanal, den sogenannten Kohlenkanal von Oberschlesien nach Bromberg, haben sich die polnischen Interessenten in den letzten Jahren hauptsächlich beschäftigt. Dafür wurde ein Kanalverein gegründet, dafür sind verhältnismäßig gut durchgearbeitete Projekte durch einen Ingenieur Tillinger und einen General von Lipkowski ausgearbeitet worden. Der Kanal sollte als Bauwerk für 1000 t-Kähne hergestellt werden. Ausgehend von Myslowitz mitten im Kohlenrevier sollte er in ungefähr nördlicher Richtung über Sosnowice mitten durch das Kohlenrevier, vorbei an der alten Grenzstation Herby, dann über Czenstochau und Noworadomsk und an Lodz vorbei bis Lenczyca verlaufen. Von Lenczyca wendet er sich westlich über Kolo bis zum See von Goslawice, von wo er dann nordwärts über den Goplo-See nach Thorn verläuft. Diese ostwestlich verlaufende Strecke von Lenczyca bis hinter Kolo soll zugleich ein Teil des großen Ost-West-Kanals sein. Nach dem Kanalplan beträgt die Strecke von Myslowitz bis Lenczyca 273 km und hat 29 Schleusen, während die Strecke von Lenczyca bis Kolo 45 km Länge mit 3 Schleusen aufweist. Der Kanal soll zunächst mit 6 Schleusen 36 m hoch emporsteigen, um dann mit 23 Schleusen 182 m abwärts zu steigen und von Lenczyca aus dann mit weiteren 3 Schleusen noch 16 m zu sinken. Die Strecke von dem See von Goslawice bis Thorn ist 83 km lang und soll bei 50 m Höhenunterschied 7 Schleusen haben. Im ganzen hat also dieser schöne Kanal nicht weniger als 38 Schleusen. Anschließend wurde auch gleich das Projekt des Ost-West-Kanals durchgearbeitet. Dieser soll vom See von Goslawice bis Posen 83 km lang sein und den Abstieg von 31 m in 5 Schleusen überwinden. Ostwärts soll ein Kanal von Lenczyca zunächst bis Wyszogrod an der Weichsel gebaut werden, der 99 km lang ist und 7 Schleusen aufweist. Von Wyszogrod ab wird dann ausnahmsweise einmal auch die Weichsel ein Stückchen benutzt, von der ein Teil dort kanalisiert und mit einer Schleuse ausgestattet werden soll. Von Warschau ab, um das man einen Randkanal herumlegen will, führt dann ein weiterer Kanal bis nach Drohiczyn am mittleren Bug. Die Baukosten für

den Kanal von Myslowitz bis Thorn sind auf 202½ Mill. Gfr. veranschlagt, die Kosten für den Ost-West-Kanal von Warschau bis Thorn auf 89 Mill. Gfr. Das entspricht einer Bausumme von 465 000 Franken für den Kilometer bei dem Hauptkanal von Myslowitz nach Thorn, während die Bearbeiter des Projekts annehmen, daß der deutsche Mittelland-Kanal 562 000 Franken kostet. Diese Baukosten sind zweifellos bei weitem zu niedrig gegriffen, da die zahlreichen Schleusen sich sehr teuer stellen werden und außerdem die Wasserversorgung des Kanals besondere Aufwendungen erfordern wird. Der Völkerbundsausschuß, von dem noch die Rede sein wird, hält ebenfalls die Baukosten für viel zu niedrig. Die Bearbeiter des Projekts haben ausgerechnet, daß auf diesem Kanalweg allein von Schlesien 10 Mill. t Kohlen ausgehen werden, 8,6 Mill. t nach Lenczyca gelangen, 2,1 Mill. t nach Warschau und dem weiteren Osten, 0,6 Mill. t nach Posen, 1,0 Mill. t nach Pommerellen, 1,2 Mill. t nach Ostpreußen und Litauen und 3 Mill. t nach Danzig und dem Baltischen Meere. Wie diese phantastischen Zahlen zu erreichen sein sollen, ist unklar. Bei dem Ost-West-Kanal errechnet man einen Holzverkehr von annähernd 1 Mill. t. Dazu kommen dann noch alle möglichen anderen Güter, insbesondere landwirtschaftliche Erzeugnisse, Eisenerze, Erdölerzeugnisse, Baumaterial, Metalle und Maschinen usw.

Bei dem großen Interesse, das die polnische Oeffentlichkeit an diesen Kanalplänen hat und auch heute noch zeigt, sei nachstehend noch eine Tabelle wiedergegeben, wie sich die beiden großen polnischen Kanalsysteme zusammensetzen sollen:

	Kanäle	Kanalis. Flüsse	Regul. Flüsse	Seen	Schleusenzahl	Summe der Norm.-Kanal-Abgabe Goldfr. pro Tonne
	Höhe der angen. Abgabe in Centimes pro t-km					
	0,6	0,3	0,1			
	Kilometer					
A. Kohlen-Kanal						
1. Oberschles. Hafen—Czenstochau .	73	—	—	—	5	0,44
2. Czenstochau—Lodz	127	—	—	—	9	0,76
3. Lodz—Lenczyca	45	—	—	—	9	0,27
4. Lenczyca—Goslawicer See . . .	72	—	—	—	4	0,43
5. Goslawicer See—Brahemünde . .	50	32	—	51	8	0,40
6. Brahemünde—Dirschau	—	—	136	—	1	0,14
7. Dirschau—Danzig	—	—	53	—	1	0,05
Summe:	367	32	189	51	37	2,49
B. West-Ost-Kanal						
8. Deutsche Grenze bis Posen . . .	—	128	—	—	5	0,38
9. Posen—Goslawicer See	30	80	—	20	5	0,42
10. Goslawicer See—Lenczyca (s. 4) .	72	—	—	—	4	0,43
11. Lenczyca—Warschau-West . . .	138	—	—	—	1	0,83
12. Warschau-West—Warschau-Ost .	3	—	1	—	4	0,03
13. Warschau-Ost—Brest	120	125	—	—	11	1,10
14. Brest—Pinsk	100	90	—	—	6	0,87
15. Pinsk—Ukrainische Grenze . . .	—	—	120	—	—	0,12
Summe:	463	423	121	20	36	4,18

Die Transportkosten auf den Kanalwegen haben die Bearbeiter durchschnittlich auf knapp die Hälfte von den Eisenbahnkosten berechnet.

Da mit dem Laufe der Jahre wohl auch in Polen immer mehr die Erkenntnis aufgekommen ist, daß man etwas für den Ausbau der Wasserstraßen tun müßte, so hat die polnische Regierung im Jahre 1926 an den Völkerbund das Ersuchen gerichtet, ein Gutachten über die Probleme der polnischen See- und Binnenschiffahrt auszuarbeiten, worauf die Verkehrs- und Transitkommission des Völkerbundes einen Ausschuß von drei Sachverständigen einsetzte, der Polen im Jahre 1926 bereiste und ein ausführliches Gutachten in französischer Sprache erstattet hat. Der Ausschuß besteht aus dem amerikanischen Zivilingenieur J. Case, früherem Direktor der öffentlichen Arbeiten auf den Philippinen, dem niederländischen Zivilingenieur G. P. Nyhoff, früherem Ingenieur der niederländischen Wasserstraßen, und dem Franzosen H. K Watier, Hauptingenieur der Brücken und Chausseen und Direktor der Wasserstraßen und Seehäfen im Ministerium der öffentlichen Arbeiten in Paris. In dem Gutachten werden zunächst die polnischen Seehäfen kurz in kritischer Weise besprochen, wobei der Ausschuß u. a. zu dem Ergebnis kommt, daß es keinen Sinn haben würde, den Hafen von Dirschau für große Seeschiffe zugänglich zu machen, da die Kosten nicht im richtigen Verhältnis zu dem Nutzen stehen; daß man sich vielmehr damit begnügen solle, Dirschau als Hafen für die Küstenschiffahrt für Schiffe von 300—600 t zu verwenden. Alsdann wird ausführlich und gründlich das polnische Wasserstraßennetz besprochen.

Die Gutachter stellen zunächst fest, daß Polen ganz außerordentlich günstige Vorbedingungen für den Ausbau der Wasserstraßen biete, da die Bodenverhältnisse vorteilhaft und leicht sind und große Höhenunterschiede, abgesehen von dem Karpathengebiet, fehlen. Infolgedessen haben auch die vorhandenen Flüsse nur geringe Strömung. Die Schwierigkeiten, die sich einer Verbesserung der Schiffbarkeit und einer Regulierung im Interesse der Landeskultur entgegenstellen, sind wesentlich geringer als etwa beim Rhein, der Rhone und anderen westdeutschen Strömen. Ausführlich wird dieses von den Sachverständigen hervorgehoben und begründet. Als einziger Nachteil gegenüber den westeuropäischen Strömen wird die längere Vereisung angeführt, die allerdings auch auf der Weichsel nach Angaben des Gutachtens in den Jahren 1915—25 nur durchschnittlich 35 Tage betragen haben soll. Im allgemeinen ist allerdings die Eisdauer noch etwas größer. Die Durchschnittsdauer wurde durch zwei ungewöhnlich milde Winter, bei denen fast gar keine Unterbrechung der Schiffahrt eintrat, herabgesetzt.

Die Gutachter heben dann ebenfalls hervor, wie es auch bei den polnischen Plänen geschieht, daß sich von Natur eine nordsüdliche und eine ostwestliche Achse für das polnische Wasserstraßennetz ergeben. Als nordsüdliche Achse wird die Weichsel festgestellt, als ostwestliche Achse der Bug mit dem Mittellauf der Weichsel, dem Bromberger Kanal und der Netze. Die Gutachter betonen, daß hier also bereits das Wasserstraßensystem vorhanden ist und nur einer Verbesserung bedarf. Die ostwestliche Achse hat im Westen Anschluß an das deutsche Wasserstraßennetz und ist dort bereits recht leistungsfähig, während sie im Osten durch den Nebenfluß des Bug Muchawiec und den alten Königs-Kanal und den Pripet Anschluß an das russische

Wasserstraßensystem besitzt. Man braucht sich also tatsächlich in Polen nicht den Kopf zu zerbrechen über neue Kanäle, sondern nur das Vorhandene zu pflegen und auszubauen. Nach Feststellung der Gutachter hat vor der Erfindung der Eisenbahn dieses „so glücklich verteilte Wasserstraßennetz" in der Wirtschaft Polens eine Rolle allerersten Ranges gespielt. Die Geschichte Danzigs, das zu den größten Häfen Europas gehörte, spricht ja in dieser Hinsicht eine deutliche Sprache. Nach Ansicht der Sachverständigen soll das polnische Wasserstraßennetz auch wieder seine alte Rolle zurückgewinnen, da bei einer erheblichen Zunahme des Verkehrs die Eisenbahnen allein nicht den Bedürfnissen genügen.

„Tatsächlich steigen die Produktion und die Bevölkerung Polens sehr schnell; die Produktion wächst mindestens so schnell wie die Bevölkerung, der Verkehr wächst in mehr als geometrischer Progression, und es ist daher klug, für die Bereitstellung eines zweiten Verkehrsmittels für den Augenblick, der wahrscheinlich ziemlich nahe ist, vorzusorgen, wo das Eisenbahnnetz sich der Grenze seiner Leistungsfähigkeit nähert." Diesen Worten der Sachverständigen kann man nur zustimmen, und der Verfasser dieser Zeilen kann hinweisen auf die zahlreichen Aufsätze, in denen er immer wieder betont hat, daß Polen sein Wasserstraßennetz unbedingt brauche, wenn es wirtschaftlich vorwärts kommen will. Genau wie der Ausschuß hat der Verfasser dieser Zeilen auch immer wieder hervorgehoben, daß Polen von Natur hinsichtlich seines vorhandenen Wasserstraßennetzes überaus begünstigt ist. Solche Hinweise finden wir in dem vorliegenden Gutachten auf jeder Seite. Durch die günstige Verteilung dieser Wasserstraßen kann Polen zunächst einmal für alle seine Massengüter auf der Nordsüd-Strecke den Weg zum Meere finden: für die Erzeugnisse seiner Landwirtschaft, seines Bergbaues, seiner Wälder und seiner Industrie. Es kann aber auch auf der Ost-West-Achse den Warenaustausch ohne weiteres nach Mitteleuropa und ebenso bequem auf kürzestem Wege nach Osteuropa leiten.

In dem Gutachten wird dann ein Vergleich zwischen kanalisierten oder auch nur regulierten Flüssen und zwischen Kanälen vorgenommen, der absolut zu ungunsten der Kanäle ausfällt. Das Gutachten kommt zu dem Schluß, daß der Verkehr sich auf den Flüssen schneller und sicherer und billiger abspielt als auf den Kanälen und durch Eis wesentlich weniger gestört wird. Dazu kommt als besonderer Vorzug, daß der Ausbau der Flüsse für die Landeskultur große Werte mit sich bringt. Der Ausschuß stellt fest, daß Polen im Interesse seiner Landeskultur seine Flüsse ohnehin ausbauen muß, da es unmöglich weiter zusehen kann, daß große breite Flußtäler ungenutzt bleiben und der Verwüstung offen stehen. Dazu kommt noch, daß der Ausbau der polnischen Flüsse schon beinahe von allein auch die Trockenlegung der ganz großen Sumpfgebiete mit sich bringt, in denen Polen gewaltige Reserven seiner wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit besitzt.

Weiterhin befaßt sich nun das Gutachten mit den beiden Möglichkeiten für den Ausbau der Nord-Süd-Achse des polnischen Wasserstraßennetzes. Die Nord-Süd-Achse ist die Weichsel, weil ihr die Aufgabe zufällt, die polnische Kohlenausfuhr zur Ostsee zu leiten. Bei der Betrachtung dieser Frage muß man selbstverständlich politische Erwägungen ausschalten. Polen besitzt zunächst einmal das außerordentlich leistungsfähige Kohlenrevier von Oberschlesien und muß natürlich alles daran setzen, um es auszunutzen. Diese Ausnutzung erfolgt in erster Linie durch eine umfangreiche Kohlenausfuhr nach den Ostseeländern. Diese Kohlenausfuhr Polens nach den Ostseeländern hat in den letzten Jahren einen ganz großen Aufschwung genommen. Sie ist heute so umfangreich, daß ganz zweifellos der Eisenbahnweg bis zu den Seehäfen des polnischen Zollgebiets bereits an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit steht. Andererseits ist aber, was die Produktionsmöglichkeiten des Kohlenreviers betrifft, eine Vergrößerung der Ausfuhr möglich und notwendig. Die polnische Kohlenausfuhr nach den Ostseeländern ist von 3 868 000 t im Jahre 1926 auf 4 623 000 t im Jahre 1927 gestiegen und wird 1928 bereits rd. 7 Mill. t betragen. Zu dieser Summe kommt noch die über die Seehäfen zum großen Teil gehende bedeutende Ausfuhr nach Italien, Norwegen, Frankreich und anderen Ländern, unter deren Hinzurechnung für 1928 schon eine seewärtige Ausfuhr von mindestens 8 Mill. t sich ergibt. Durch den Ausbau des Wasserweges wird zweifellos eine gewisse Verbilligung dieser Kohlentransporte und dann eine Erhöhung der Konkurrenzfähigkeit eintreten, was für Polens wirtschaftliches Gedeihen von ausschlaggebender Bedeutung ist. Man sieht heute zweifellos in den maßgebenden Regierungskreisen in Polen schon ein, daß es ein Fehler war, daß man den Wasserweg zur Ostsee nicht gleich ausgebaut hat. Jedenfalls ist anzunehmen, daß bis zur Fertigstellung dieses Wasserweges die Kohlenausfuhr sich so entwickelt hat, daß mindestens 5 Mill. t Kohlen jährlich diesen Wasserweg zur Ostsee benutzen werden.

Der Ausschuß bespricht nun die beiden Möglichkeiten für die Nord-Süd-Achse, nämlich den Ausbau der Weichsel und den schon vorher von uns besprochenen Kohlenkanal. Dem Ausbau der Weichsel sind dabei über 6 Seiten des Gutachtens gewidmet, dem Kohlenkanal nur 3 Seiten. Zunächst wird kurz auf den bisherigen Ausbau der Weichsel eingegangen und dabei auseinandergesetzt, daß man auf Grund der bisherigen Erfahrungen und nach dem heutigen Stand der Wissenschaft und Technik die Eigentümlichkeiten der Weichsel und die Möglichkeiten ihres Ausbaues genau kennt und daher genau weiß, wie man sie zu einer leistungsfähigen Wasserstraße machen kann. Ganz kurz werden diese Möglichkeiten geschildert und zwar in sehr klarer Weise. Die besondere Eigenart der Weichsel liegt darin, daß sie ziemlich leichte Sinkstoffe und große Mengen Schlamm mit sich führt, die dauernd an verschiedenen Stellen abgelagert werden, sodaß das Fahr-

wasser fortwährend wechselt. Die Regulierung des Unterlaufs der Weichsel hat diese wandernden Sände nicht beseitigen können, da sie nur für Mittelwasser vorgenommen wurde, infolgedessen ein zu breites Flußbett übrigließ, das bei Niedrigwasser von dem Strom nicht voll ausgefüllt wird. Daher treten auch bei Niedrigwasser die wandernden Sände in der regulierten Weichsel immer wieder auf. Es war ja daher schon in den letzten Jahren vor dem Kriege die Niedrigwasserregulierung der preußischen Weichsel Gegenstand einer ausführlichen Erörterung geworden, und man hatte kurz vor Beendigung des Krieges gerade beschlossen, Versuchsbauten für die Niedrigwasserregulierung in Angriff zu nehmen.

Das Gutachten kommt nun zu dem Schluß, daß die Weichsel von der San-Mündung bei Zawichost bis oberhalb Thorn reguliert werden müsse, und zwar mit Hochwasserbett, Mittelwasserbett und Niedrigwasserbett. Die Kosten dieses Ausbaues sind von polnischen Ingenieuren auf 300 Mill. Dfr. geschätzt worden. Dazu soll dann die weitere Regulierung für Niedrigwasser auf der Strecke von Thorn bis Dirschau erfolgen, die ca. 100 Mill. Gfr. kosten soll. Besonders hingewiesen wird dabei auf den Umstand, daß sich bei der Regulierung des Mittellaufs in Kongreßpolen ein so großer Landgewinn für die Landwirtschaft ergibt, daß dadurch ein erheblicher Teil der Kosten wettgemacht wird.

Für den oberen Weichsellauf oberhalb der San-Mündung, wo die Wassermenge des Flusses wesentlich kleiner ist, wird von dem Ausschuß eine Kanalisierung oder ein Seitenkanal vorgeschlagen, da die Regulierung allein nicht genügende Schiffbarkeit ergeben würde. Tatsächlich hat ja auch der frühere Ausbau dieser Weichselstrecke durch Oesterreich, der vor dem Kriege zum Teil durchgeführt wurde, nur mit verhältnismäßig geringer Wassertiefe gerechnet, wobei allerdings auch die Ausfuhr großer Kohlenmengen bis zur Ostsee nicht in Frage kam. Nach dem österreichischen Ausbauplan wurden folgende Fahrwassertiefen bei der Regulierung für Mittelwasser auf dieser oberen Weichselstrecke erstrebt:

Flußstrecke	Länge km	Normalbreite m	Fahrwassertiefe m.
Przemsa bis Sola . . .	1,78	43	1,08
Sola bis Skawinka . .	58,82	56— 79	1,29
Skawinka bis Dlubnia .	28,74	80— 82	1,22
Dlubnia bis Njepolomice	11,46	84	1,24
Njepolomice bis Raba .	32,80	86	1,26
Raba bis Dunajec . .	25,37	98—107	1,36
Dunajec bis Nida . . .	13,43	151	1,46
Nida bis San	104,89	163—192	1,56
San bis Zawichost . . .	8,30	231	1,69

Zum Teil sind diese Tiefen auch erreicht worden. Man ersieht aber daraus, daß selbst bei Mittelwasser im Kohlengebiet bei der Przemsa die Tiefe für die heute verwendeten Schiffsgrößen nicht ausreichen würde. Bei Niedrigwasser ist auch auf der tiefsten Strecke zwischen San und Dunajec keine genügende Fahrwassertiefe zu erreichen. Hier empfiehlt deshalb der Sachverständigenausschuß die Herstellung eines Seitenkanals von Zawichost bis Krakau und weiter von Krakau bis zum Kohlengebiet. Auf der Strecke von Krakau westwärts hatte Oesterreich schon früher mit dem Bau eines Kanals begonnen, der zu der Wasserstraße zwischen Oder und Weichsel gehören sollte. Die Kosten für den Seitenkanal von Zawichost bis Krakau werden auf 100 Mill. Gfr. geschätzt, die Kosten für den Kanal oberhalb Krakau bis zur Przemsa auf 30 Mill. Gfr. und die für den Kanal von der Przemsa bis ins Kohlenrevier in 38 km Länge auf 50 Mill. Gfr.

So würde also nach ganz rohen Schätzungen der Ausbau der Weichsel und die Herstellung von Seitenkanälen mit dem Ziel der Herstellung einer Wasserstraße vom Kohlenrevier bis zur Ostsee rund 560 Mill. Gfr. kosten, eine finanzielle Aufgabe für eine Generation. Das Ergebnis dieser Arbeit würde sein, daß die Weichsel bei Niedrigwasser von der Mündung bis zur Narewmündung eine Tiefe von mindestens 1,80 und wahrscheinlich 2 m haben würde, von der Narew-Mündung bis zur San-Mündung eine Tiefe von 1,50—1,70 m, während man dann die Abmessungen des Kanals für eine entsprechende Tiefe vorsehen kann. Die Wasserspeisung des Kanals wäre dank den wasserreichen Nebenflüssen, die von den Karpathen zur Weichsel kommen, eine sehr bequeme und reichliche. Schwierigkeiten besonderer Art sind bei dem Bau nicht zu erwarten.

Ueber den Kohlenkanal haben wir bereits gesprochen. Der Sachverständigen-Ausschuß hat im ganzen nichts besonderes dazu zu bemerken, zumal er sich mit dem Kohlenkanal nicht besonders eingehend befaßt. Der Hauptteil seiner Ausführungen hierüber wendet sich dagegen, daß man diesen Kohlenkanal für Schiffe von 1000 t plant, und erklärt eine Größe von 600 t für ausreichend, zumal sie auch der Normalgröße auf den meisten ausgebauten Strömen Mitteleuropas entspricht. Es wird darauf hingewiesen, daß auf manchen anderen großen Wasserwegen selbst diese Größe noch nicht üblich ist. Bei der Verwendung von 600 t-Kähnen würden sich die Kosten für den Schleusenbau wesentlich billiger stellen als bei 1000 t-Kähnen, außerdem wäre die Wasserversorgung wesentlich erleichtert. Während das polnische Projekt des Kohlenkanals große Schleusen mit bedeutender Höhe, starkem Wasserverbrauch und infolgedessen auch Sparbecken vorsieht, empfiehlt der Ausschuß, einfache Schleusen mit geringer Höhe zu bauen. Es wird ferner nahegelegt, sofern der Kohlenkanal in Betracht kommt, dabei nach Möglichkeit vorhandene Wasserstrecken zu benutzen und nicht, wie es die polnischen Pläne zum Teil vorsehen, den Kanal fast durchweg neu zu graben.

Die Kosten des Kohlenkanals belaufen sich nach den polnischen Plänen bei 436 km Gesamtlänge auf 422 Mill. Gfr., eine Summe, die nach Meinung der Gutachter durchaus nicht ausreichen wird. Wörtlich wird gesagt: „Wenn man den Kanal vom wirtschaftlichen Standpunkt aus beschränkt, jeden Luxus vermeidet und nur das unbedingt Notwen-

dige ausführt, so ist anzunehmen, daß ein solcher Kanal für 600 t-Kähne mindestens 540 Mill. Gfr. kosten wird, während die Kosten sich bei Kähnen von 1000 t um mindestens 50% höher stellen. Bei diesen Berechnungen ist vorausgesetzt, daß die Arbeiten auf das schnellste und mit den modernsten Hilfsmitteln ausgeführt werden."

Durch das ganze Gutachten zieht sich als Leitgedanken, daß man immer besser tut, vorhandene Wasserstraßen auszubauen, anstatt neue Kanäle herzustellen. Das Gutachten führt nun einen Vergleich zwischen den 2 Möglichkeiten durch und kommt dabei zu dem Ergebnis, daß der Ausbau der Weichsel in der vorgezeichneten Art der Herstellung des Kohlenkanals unter allen Umständen vorzuziehen ist, und zwar sowohl aus technischen Gründen, wie auch aus wirtschaftlichen. Ueber die Rentabilität wird erklärt, daß diejenige des Kanals keineswegs sicher erscheint, wogegen der Ausbau der Weichsel, aus anderen Gründen ohnehin unvermeidlich, sich nach der Leistungsfähigkeit des Staates richtet und die Gewähr gibt, daß der Erfolg sowohl für die Zwecke der Landwirtschaft wie für die Schiffahrt erreicht wird.

Die Gutachter befassen sich danach noch kurz mit der Ost-West-Achse des polnischen Wasserstraßennetzes. Für sie ist erforderlich der Ausbau des Unterlaufs des Narew und des Bug, die Kanalisierung des Muchawiec und die Vergrößerung des Königs-Kanals zwischen Muchawiec und Pripet, ferner der Ausbau des Pripet, an dem Rußland beteiligt ist. Der Ausbau dieser Wasserstraße ist verhältnismäßig leicht möglich, da die Höhenunterschiede sehr gering, die vorhandenen Wassermengen sehr reichlich sind. Als besonderer Nutzen ergibt sich dabei eine Verbesserung der Wasserstandsverhältnisse in dem großen östlichen Sumpfgebiete Polesie und eine Erschließung dieses für die Eisenbahn nicht in Betracht kommenden Gebiets durch die Binnenschiffahrt. Voraussetzung für den Ausbau dieser Wasserstraße ist natürlich zunächst der Ausbau der Weichsel.

Die Gutachter des Völkerbundes kommen also zu dem Schluß, daß für Polen zunächst der Ausbau der Weichsel vom Kohlengebiet bis zur Ostsee erforderlich ist. Dieser Ausbau wird natürlich zweckmäßig in mehreren Abschnitten vorzunehmen sein, wovon zunächst der Abschnitt zwischen Warschau und Thorn in Frage kommt, wobei gleichzeitig mit der Niedrigwasserregulierung der unteren Weichsel begonnen werden kann. Die Kosten für die Strecke von Warschau bis Thorn dürften sich auf etwa 150 Mill. Gfr. belaufen. Wenn man bedenkt, daß Polen für den Ausbau des Hafens von Gdingen in 4 Jahren ohne jede Mühe 51 Mill. Gfr. aufbringt, so dürfte es wohl nicht so schwer sein, die für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes weit wichtigere Weichselregulierung in ähnlichem Tempo durchzuführen. Ein gewisser Ansatz zum Beginn dieses Werkes ist ja wohl schon zu erkennen in Gestalt des Baues des Weichselhafens Warschau. Für den Weichselausbau selbst scheint das Völkerbundgutachten ebenfalls den Stein ins Rollen zu bringen. Die polnische Presse hat sich im Jahre 1928 bereits wiederholt mit dem Weichselausbau beschäftigt und seine baldige Inangriffnahme gefordert. Außerdem hat das Ministerium der öffentlichen Arbeiten mit der Ausarbeitung von Plänen für die vollständige Weichselregulierung begonnen und den baldigen Baubeginn ins Auge gefaßt. Man denkt daran, für diese Regulierung 30 Mill. Zloty (rund 15 Mill. RM.) jährlich aufzuwenden. Im Zusammenhang mit den Schiffahrtsschwierigkeiten dieses Sommers durch Wassermangel, wobei der schlechte Zustand der Weichsel besonders zutage trat, haben auch im August 1928 Interessenten dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten in Warschau eine Denkschrift eingereicht, in der darauf hingewiesen wird, daß bei dem heutigen Zustand der Weichsel ein regelmäßiger Verkehr nicht gewährleistet ist, weshalb die Denkschrift baldige Maßnahmen zur Weichselregulierung fordert. So scheint es, als ob nun auch diese seit einem guten halben Jahrhundert verschleppte Angelegenheit endlich in Gang kommt.



Abb. 1 Kohlenumschlagsanlage für Klappkübel- und Greiferbetrieb Ausladung des Wippkranes 27/13,5 m, Tragfähigkeit 12 t

Neuartige Ausführung einer Klappkübel-Verladeanlage

Von der Hafenbetriebsgesellschaft Wanne—Herne wurde vor einigen Monaten eine Kohlenumschlaganlage mit Klappkübelbetrieb in Betrieb genommen, die verschiedene, bei Klappkübelanlagen bisher noch nicht angewendete Neuerungen aufweist. Es war die Aufgabe gestellt, eine Anlage zu schaffen, die in erster Linie zum Kohlenumschlag von Eisenbahnwagen in Kanalkähne bestimmt sein sollte, sich jedoch auch bei Kohlenüberfluß oder Störungen im Schiffsverkehr für den Umschlag auf einen Lagerplatz verwenden ließ. Der Umschlag auf den Lagerplatz sollte also nur eine Nebenaufgabe sein und durfte die Uferleistung auf keinen Fall beeinträchtigen. Diese Forderung ließ sich durch die gewöhnlich bei Klappkübelanlagen verwendeten Rolldrehkrane oder Portalkrane nicht erfüllen, da es aus konstruktiven und betrieblichen Gründen nicht angängig war, die Ausladung dieser Krane so groß zu machen, daß sie außer mehreren nebeneinanderliegenden Eisenbahngleisen noch einen jenseits dieser Gleise liegenden Lagerplatz bestreichen konnten. Man stellte daher zwei Verladebrücken auf, die sämtliche zum Aufstellen und Rangieren der Kübelwagen erforderlichen Gleise überspannten und an beiden Enden noch einen kurzen Ausleger besitzen. Die oben laufenden Drehkrane können also die Eisenbahngleise, einen der Drehkran- und Brückenausladung entsprechend breiten Streifen der Wasserfläche und einen Lagerplatz bestreichen, der längs der landseitigen Brückenschiene verläuft. Die Breite dieses Lagerplatzes ist durch die Länge der landseitigen Brückenausleger und die Ausladung der Drehkrane bestimmt. Abb. 1 zeigt die Anlage im Betrieb. Auf der im Hintergrund stehenden Brücke läuft ein gewöhnlicher Drehkran, der früher auf einem Portal stand und nur mit einem neuen Unterwagen ausgerüstet worden ist. Die vordere Brücke da-

gegen ist mit einem Wippkran versehen, der so große Ausladung besitzt, daß er drei nebeneinander liegende Kähne bedienen kann.

Ein Wippkran ist bekanntlich in der Lage, seine Ausladung unter Last von einem Größtwert bis zu einem Kleinstwert zu verändern. Die Lastseile werden dabei so geführt, daß sich die Last wagerecht bewegt. Die Wippbewegung kann also als Arbeitsbewegung benutzt werden und Dreh- oder Fahrbewegungen oder auch beide ersetzen. Die Beweglichkeit des Kranes ist dadurch außerordentlich erhöht worden; ferner wird durch die Benutzung der Einziehbewegung als Arbeitsbewegung das ständige Mitschleppen großer toter Lasten erspart und der Zeit- und Energieverbrauch daher eingeschränkt. Das Wippen selbst geht mit geringer Motorkraft vor sich, da das Eigengewicht des gelegt werden kann und sich genau wie die Last wagerecht bewegt. Dadurch bleibt die freipendelnde Seillänge stets gleichmäßig kurz, sodaß das gerade beim Kübelbetrieb so lästige Pendeln der Last in mäßigen Grenzen bleibt. Würde man ein Wippkran-System gewählt haben, bei dem die Auslegerspitze beim Einziehen ansteigt, so wäre die pendelnde Seillänge bei größter Ausladung etwa 8 bis 12 m länger geworden und bei kleinster Ausladung würde sie sich dann noch um weitere 10 m verlängert haben. Durch eine derartig unnötig große Pendellänge wäre natürlich das Arbeiten mit dem Kran erheblich erschwert worden, zumal es, wie bereits bemerkt, gerade beim Klappkübelbetrieb erwünscht ist, kleine Bewegungen schnell und sicher steuern zu können. Abb. 2 veranschaulicht den Arbeitsbereich des Kranes. Bei stillste-

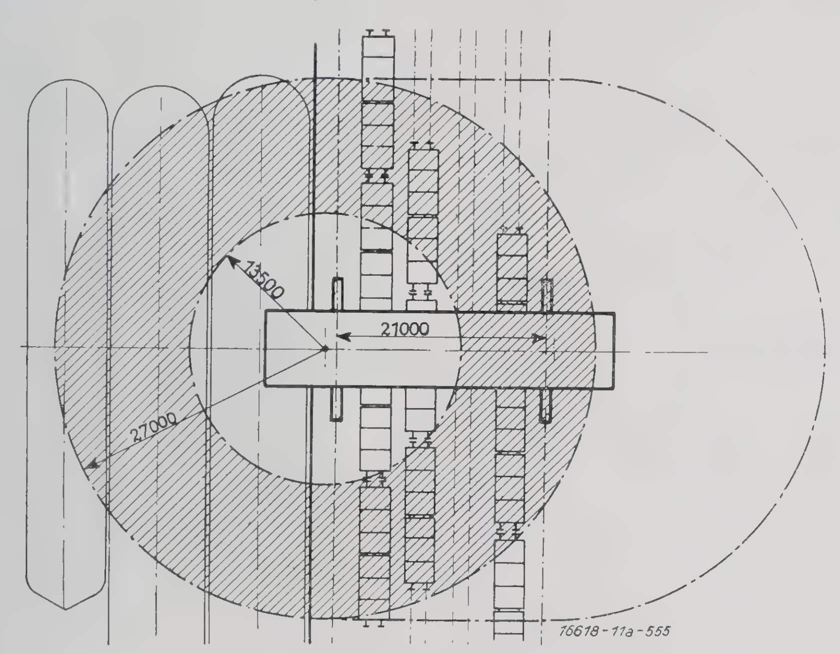


Abb. 2 Arbeitsbereich des Wippkranes bei stillstehender Brücke

Auslegers ausgeglichen ist und die Last infolge ihrer wagerechten Bahn den Energieverbrauch beim Wippen kaum beeinflußt.

Die guten Erfolge, die mit Wippkranen in Seehäfen erzielt wurden, gaben die Veranlassung, auch bei der vorliegenden Anlage von ihren Vorzügen Gebrauch zu machen. Gerade beim Klappkübelbetrieb ist nämlich eine vielseitige Beweglichkeit des Auslegers erwünscht, da die Drehtraverse zum Aufnehmen und Absetzen der Kübel immer genau an die richtige Stelle dirigiert werden muß. Die leichte und schnelle Radialbewegung des Auslegers führt hierbei schneller und wirtschaftlicher zum Ziel, als Fahr- und Drehbewegungen, bei denen große tote Lasten mitgeschleppt werden müssen.

Von den verschiedenen Ausführungsmöglichkeiten von Wippkranen kam nur das Doppellenker-System der Demag in Frage, da gerade diese Bauart sich wie keine andere für Wippkrane mit großer Ausladung eignet. Sie bringt außerdem noch den Vorteil mit sich, daß die Schnabelrolle sehr tief

hender Brücke kann er eine Fläche von 54 m Breite und 77 m Länge bestreichen, die sich über drei Kähne, die Eisenbahngleise und einen großen Teil des Lagerplatzes erstreckt. Mit Dreh- und Einziehbewegung allein bestreicht er eine Kreisringfläche von 13,5 m Breite und 54 m größtem Durchmesser.

Ueber die konstruktive Ausführung der Brücken ist nichts besonderes zu bemerken, da sie im wesentlichen derjenigen anderer Anlagen entspricht. Es sei nur darauf hingewiesen, daß sämtliche Laufräder angetrieben werden und auf Rollenlagern laufen. Die senkrechten Wellen zum Antrieb des Brückenfahrwerks stützen sich auf Kugellager. Die Fahrgeschwindigkeit beträgt 60 m i. d. Min., die lichte Höhe 5 m, die Spannweite 21 m und die Länge der Ausleger 7 m. Die Brückenfahrbahn ist 520 m lang und auf Schotter gelagert. Die Schienen sind mit je zwei durchlaufenden U-Eisen und Schwellen aus I-Eisen unterlegt. Längs der landseitigen Brückenschiene verläuft der Schleif-

leitungskanal, der im Gegensatz zu früheren Ausführungen keinen Schlitz aufweist, sondern durch aufklappbare Platten ständig verschlossen gehalten wird. Die an der Brücke befestigte Tragkonstruktion für die Stromabnehmer hebt beim Fahren der Brücke die Platten nacheinander an und läßt sie rückwärts wieder niederfallen. Durch diese Ausführung des Kanals werden die Nachteile und Störungen, die der durchgehende Schlitz bei gewöhnlichen Schleifleitungskanälen mit sich bringt, vermieden.

Der Unterwagen des Wippkrans läuft auf 8 Bandagenlaufrädern, die mit Wälzlagerung versehen sind. Seine Fahrgeschwindigkeit beträgt 40 m i. d. Min. Der Oberwagen dreht sich auf vier Paar Stahlgußlaufrollen um die im Unterwagen befestigte Königssäule. Der Ausleger ist aus einem einfachen und zwei Doppelhebeln nach Art eines Lemniskaten-Lenkers zusammengesetzt und läßt, wie bereits bemerkt, sich so bewegen, daß die Schnabelrolle ungefähr wagerecht geführt wird. Die Lastseile sind über die Gelenkpunkte des Auslegers geführt, so daß die Seilverkürzung der Veränderung der Ausladung entspricht und sich also die Last beim Wippen wagerecht bewegt. Das Gegengewicht für den Ausleger ist am Ende des hinteren Doppelhebels angebracht und so bemessen, daß sich der Ausleger in allen Stellungen ungefähr im Gleichgewicht befindet. Es sind also zu seiner Bewegung fast lediglich Reibungswiderstände, Wind- und Beschleunigungskräfte zu bewältigen. Das Einziehwerk, bestehend aus dem Motor, einem Schnecken- und einem Stirnradvorgelege, ist auf einer Plattform oberhalb des Maschinenhauses untergebracht und überträgt die Bewegung auf den Ausleger durch zwei Ritzel, die in Triebstocksegmente am Ende des hinteren Doppelhebels eingreifen. Zur Sicherung der Endstellungen des Auslegers sind Endausschalter und außerdem noch Federpuffer vorgesehen. Die Einziehgeschwindigkeit beträgt 40 m i. d. Min.

Das Drehwerk, bestehend aus dem Motor, einem Schnecken- und einem Stirnradvorgelege, treibt in der üblichen Weise ein Ritzel an, das sich auf dem Triebstockkranz des Unterwagens abwälzt. Die

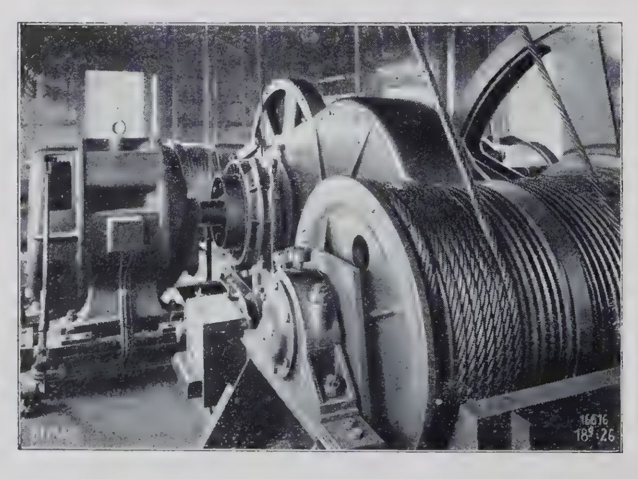


Abb. 3 Innenansicht des Maschinenhauses mit dem Windwerk

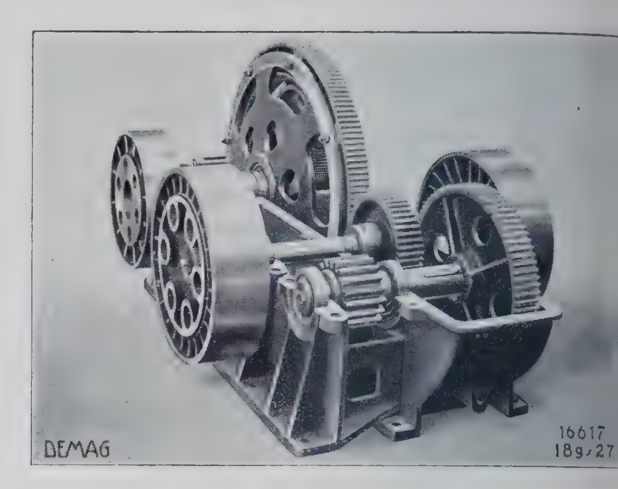


Abb. 4 Geöffneter Getriebekasten des Windwerks

Drehgeschwindigkeit beträgt 170 m i. d. Min. an der Spitze des ganz ausgefahrenen Auslegers; dies entspricht einer vollständigen Umdrehung pro Minute.

Zum Anhängen der Klappkübel an die Kranseile dient die Demag-Drehtraverse Diese besteht aus zwei gekreuzten Tragbalken, an deren Enden die Haken angebracht sind, die in die Haken oder Oesen des Kübels eingehakt werden. Das Einführen der vier Haken geschieht gleichzeitig durch einfaches Drehen der Traverse. Wird der Haupttragbalken, dessen Haken in den Gelenken des Kübels angreifen, abgesenkt, während der andere, dessen Haken an den Seitenwänden angreifen, festgehalten wird, so öffnet sich der Kübel, wird er wieder angehoben, so wird der Kübel geschlossen. Gleichzeitiges Heben oder Senken beider Tragbalken bewirkt Heben oder Senken des Kübels. Das Hubwerk für eine Klappkübeltraverse muß also genau wie ein Greiferwindwerk zwei Trommeln besitzen, von denen die eine die Hubseile (Schließseile) mit dem Haupttragbalken, die andere die Halteseile mit dem Hilfsbalken aufwickelt.

Auf die Wahl einer zweckmäßigen Bauart des Hubwerkes wurde ganz besonderer Wert gelegt. Die Steuerung sollte so einfach wie möglich sein und in keiner Weise ermüdend auf den Kranführer wirken. Es war zu wählen zwischen einem Einmotorwindwerk, einem Zweimotorenwindwerk und dem Demag-Differentialwindwerk. Beim Einmotorwindwerk werden die beiden Trommeln unter Zuhilfenahme von Kupplungen und einer Entleerbremse nur von einem Motor angetrieben. Diese Winde besitzt also eine Reihe von Fehlerquellen im mechanischen Teil und bedarf infolgedessen ständiger Wartung. Die Bedienung erfordert erhebliche Aufmerksamkeit und ermüdet. Bei Zweimotorenwindwerken, den sogenannten getrennten Winden, die aus zwei Windwerken bestehen, die durch je einen Motor angetrieben werden, ist zwar der mechanische Teil vereinfacht, sie sind jedoch nur dann für den Klappkübelbetrieb zu verwenden, wenn die Trommeln beim Heben des gefüllten Kübels miteinander gekuppelt werden können, um unerwünschtes Oeffnen des Kübels zu verhüten. Abgesehen davon, daß durch diese Kupplung mit besonderen Zwangsschaltungen wieder Fehler-



Abb.5 Führerstand des Wippkrans mit den Steuerorganen: Handhebel oben links: Einziehen; Handhebel oben rechts: Oeffnen—Schließen; Handhebel unten Mitte: Heben—Senken; Handrad links: Drehen; Handrad Mitte mit Umgehungsschaltvorrichtung für die Endausschalter: Kranfahren; Handrad rechts: Brückenfahren; Fußhebel unten: Drehwerksbremse.

quellen in die Winde hineinkommen, kommt es auch noch infolge von Schlappseil oder sonstiger geringer Unstimmigkeiten im Seilzuge häufig vor, daß der ganze Kübel mit Inhalt nur an den Schließseilen hängt. Die Schließseile und Getriebeteile der zum Schließen dienenden Winde müssen daher für die gesamte Last bemessen werden, damit sie nicht durch zu hohe Beanspruchung Schaden erleiden.

Die Einmotorwinde und die getrennten Winden sind demnach zwar für den Klappkübelbetrieb zu verwenden, sie weisen jedoch nicht die erstrebte Betriebssicherheit und Einfachheit in der Steuerung auf. Die dritte zur Wahl stehende Windwerksart dagegen, die Demag-Differentialwinde, genügte allen Anforderungen vollständig und wurde daher auch für die Ausführung gewählt. Sie ist vollkommen betriebssicher, bedarf fast keiner Wartung und die Steuerung ist überaus einfach. Es ist ein für die gesamte Hubleistung bemessener Hubmotor und ein kleiner Schließmotor vorhanden. Die Motoren bezw. Trommeln sind durch ein Differentialgetriebe derart miteinander gekuppelt, daß der Hubmotor immer beide Trommeln antreibt, während der Schließmotor nur die Schließtrommel antreiben kann. Als Steuerorgane dienen nur die Kontroller der beiden Motoren; zum Heben und Senken wird der Hubmotor angelassen, zum Oeffnen und Schließen der Schließmotor. Beide Bewegungsarten sind unabhängig voneinander und können daher beliebig überlagert werden. Man kann also während des Hebens und Senkens öffnen oder schließen, wodurch erhebliche Zeitgewinne erzielt werden können. Die Uebergänge von einer Bewegungsart zur anderen gehen vollkommen stoßfrei vor sich. Abb. 3 zeigt die fertig montierte Winde im Kranhaus, Abb. 4 den geöffneten Getriebekasten, in dem das ganze Getriebe untergebracht ist. Die Hubleistung ist auf zwei Motoren verteilt, um kleinere Motoren zu erhalten. Das Planetengetriebe ist für sich betriebsfähig. Es kann also außerhalb des Kastens zusammengebaut und auf einwandfreies Arbeiten geprüft werden. Die Zahnräder laufen ständig im Oelbad und sämtliche Achsen und Wellen, auch die Seilrollen laufen auf Rollenlagern, sodaß die Winde einen äußerst hohen Gesamtwirkungsgrad besitzt und die Wartung sich lediglich auf gelegentliches Nachsehen der drei normalen Backenbremsen beschränkt. Die Hubgeschwindigkeit beträgt 50 m i. d. Min., die Schließgeschwindigkeit 33 m i. d. Min.

Um den Ausbau von Motoren und Windenteilen zu erleichtern, ist im Maschinenhaus ein handbetriebener Montagelaufkran angebracht, dessen Laufbahn nach vorne aus dem Maschinenhaus heraus bis ans Führerhaus reicht, damit auch das im Freien stehende Drehwerk vom Lasthaken erreicht werden kann (Abb. 1). Im hinteren Teil des Maschinenhauses ist eine verschließbare Bodenöffnung vorgesehen, durch die ausgebaute Maschinenteile auf Flur herabgelassen werden können.

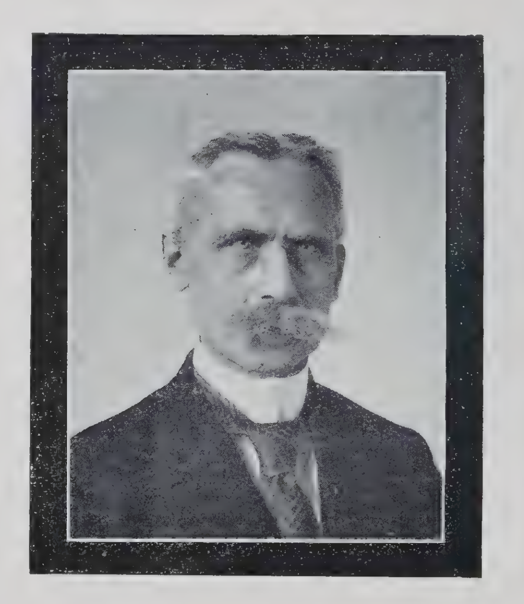
Die Motoren für Brückenfahren, Kranfahren, Drehen und Schließen sind Asynchronmotoren geschlossener Bauart und zwar der Brückenfahrmotor von 120 PS, die drei übrigen von 54,4 PS bei 25% Einschaltdauer. Für den Greiferbetrieb ist diese Leistung des Schließmotors etwas gering, da ein Greifer eine größere Schließkraft benötigt als ein Klappkübel. Es ist daher vorgesehen, daß bei dem Schließmotor später, wenn der Kran auch mit einem Greifer arbeiten soll, die Klappen abgenommen werden, so daß er als offener Motor arbeitet. Er kann dann bei 15% Einschaltdauer ohne weiteres mit 80 PS belastet werden. Die beiden Hubmotoren zu je 83 PS und der Einziehmotor sind Einphasen-Kollektoren-Motoren. Da bei diesen Motoren die Drehzahlen durch Verschiebung der Bürsten reguliert werden, gestatten sie eine feinfühlige Steuerung, was besonders für das Einziehwerk sehr wichtig ist, da der Kranführer dadurch in die Lage vesetzt wird, auch die kleinsten Bewegungen des Auslegers sicher zu beherrschen. Das Verschieben der Bürsten geschieht durch dieselben Steuerhebel, durch die auch die Meisterwalzen zum Ein- und Ausschalten des Stromes gesteuert werden. Die Bewegung der Steuerhebel wird durch Hebelgestänge auf die Bürstenbrücken übertragen (für das Hubwerk auf Abb. 3 und 5 teilweise zu sehen).

Wie Abb. 5 zeigt, sind die Steuerorgane im Führerstand so übersichtlich und handlich angeordnet, daß es dem Kranführer nicht schwer fällt, auch mehrere Kranbewegungen gleichzeitig zu steuern. In einer Stunde lassen sich durch den Kran 30 bis 40 Kübel in die Kanalkähne entleeren.

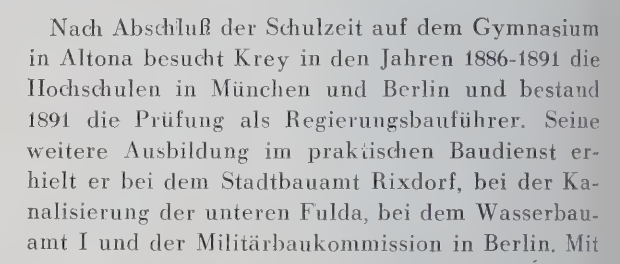
Die Neuanlage, bestehend aus den beiden Brücken mit Fahrbahn, den Wippkran und einem neuen Unterwagen für den Drehkran der zweiten Brücke wurde von der Demag Aktiengesellschaft Duisburg geliefert.

Oberbaurat Krey †

Wie bereits in der letzten Nummer der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt“ mitgeteilt wurde, ist am 15. 7. 1928 in Berlin nach langem, schwerem Leiden der verdienstvolle Leiter der Versuchsanstalt für Wasserbau und Schiffahrt, Herr Oberregierungs- und Baurat Professor Dr. Ing. e. h Hans Detlef Krey verstorben. Die Versuchsanstalt und über sie hinaus das gesamte Ingenieurwesen verlieren in ihm eine wissenschaftlich hervorragende Persönlichkeit, welche es mit seltener Begabung verstand, die durch Erfahrungen und Beobachtungen gewonnenen Kenntnisse der Naturvorgänge, vor allem auf dem Gebiete der Hydrodynamik, in scharfsinniger Weise der mathematischen Behandlung zugänglich zu machen.



Hans Detlef Krey wurde am 8. Oktober 1866 in Osterbünge bei St Margarethen in Holstein, Kreis Steinberg, geboren. Nahe am Elbdeich in der Marschniederung liegt der väterliche Hof. Die Zähigkeit und Kampffreudigkeit, mit der seine Vorfahren ihren holländischen Lehrmeistern folgend, im Jahrhunderte langen Kampf dem Meere den Boden abgewannen, war auch sein Erbteil und halfen ihm, sich die Vielseitigkeit des Wissens und der Erfahrung anzueignen, die ihn auszeichnete, und den einmal als richtig erkannten Weg auch gegen Widerstände zu verfolgen. Früh schon mögen den Knaben die Mannigfaltigkeit der Erscheinungen, wie sie das wechselnde Spiel des Meeres an der Marschküste zeigt, zu Beobachtungen der Wasserbewegungen angeregt und jene seltene Gabe in ihm geweckt haben, die es ihm später neben mathematischer Begabung ermöglichte, bei der Lösung hydrodynamischer Aufgaben intuitiv den richtigen Weg zu finden, und ihm so zu der anerkannten Stellung verhalf, die er auf dem Gebiet der Hydrodynamik besaß.



Nach Abschluß der Schulzeit auf dem Gymnasium in Altona besucht Krey in den Jahren 1886-1891 die Hochschulen in München und Berlin und bestand 1891 die Prüfung als Regierungsbauführer. Seine weitere Ausbildung im praktischen Baudienst erhielt er bei dem Stadtbauamt Rixdorf, bei der Kanalisierung der unteren Fulda, bei dem Wasserbauamt I und der Militärbaukommission in Berlin. Mit dem Regierungsbaumeister-Examen schloß diese Ausbildungszeit im Jahre 1896 ab Den jungen Baumeister zog es zunächst wieder nach seiner Heimat. Bis zum Jahre 1901 war er im Bezirk des Wasserbauamtes Husum tätig und machte sich mit den Bauten für die Befestigung der Halligen und dem Schutz der Küste vertraut Dort erwarb er jene vielseitigen praktischen Erfahrungen im Seebau, die es ihm später ermöglichten, zu den Landgewinnungen an der schleswig-holsteinischen Küste Stellung zu nehmen. Seine schon damals bewiesenen Kenntnisse und Fähigkeiten fanden Anerkennung. Man berief ihn als Hilfsarbeiter in das technische Büro der Bauabteilung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, wo er Gelegenheit fand, die Arbeiten der Küstenverteidigung und Fahrwasserbefeuerung im größeren Umfange kennen zu lernen. In jener Zeit war er nebenamtlich als Assistent in der Hochschule bei Müller, Breslau, und später auch bei Grantz tätig, vertiefte dort seine statischen Kenntnisse, vor allem auf dem Gebiete des Erdbaues, das ihn in späteren Jahren erneut fesseln sollte. Beim Beginn der Ausführung des westlichen Kanalnetzes übertrug man ihm die Vorarbeiten für den Seitenkanal Hamm—Datteln, dem Zubringer für die Speisung der westlichen Kanäle. In Lünen, dem Sitze des Kanalbauamtes, hat er von 1906 bis 1910 die Vorarbeiten geleitet und zum Abschluß gebracht. Eingehende Untersuchungen

über die günstigste Querschnittsausbildung, Linienführung und über die Eignung von Dichtungsböden stammen aus jener Zeit.

Im April 1910 berief man ihn als Leiter an die Versuchsanstalt für Wasserbau und Schiffbau nach Berlin, und damit begann für ihn eine Zeit fruchtbarsten Schaffens und Forschens. Die größte Anzahl seiner zahlreichen wertvollen Abhandlungen und Bücher sind in jener Zeit entstanden. Aus der Fülle der Probleme, die von ihm gelöst oder deren Erkenntnis wesentlich von ihm gefördert wurden, seien die Untersuchungen über die Tidebewegungen und ihre Veränderungen durch Verbauungen erwähnt, ferner die Geschiebebewegungen in den Flüssen, die Flußbaumodellversuche, die Füllung der Schleusen durch kurze Umläufe oder ohne Umläufe durch Anheben der Tore, die günstigste Ausbildung der Verschlüsse für Entnahmeleitungen und Umläufe von Talsperren usw. Auch Fragen auf dem Gebiet des Schiffbaues und der Schiffswiderstände im begrenzten Fahrwasser wurden von ihm in verschiedenen Abhandlungen eingehend untersucht. Obwohl guter Mathematiker, war für ihn die Mathematik nicht Selbstzweck, sondern das Hilfsmittel, die verwickelten Vorgänge in der Hydrodynamik zahlenmäßig zu erfassen, wobei die Modellversuche ihm die Möglichkeit boten, seine Auffassung von dem Wirken der Kräfte nachzuprüfen und zu vertiefen. Die von ihm gefundenen Lösungen sind deshalb so wertvoll, weil ihren Annahmen scharf durchdachte Beobachtungen der wirklichen Vorgänge zu Grunde liegen.

Ein Gebiet, das ihn in letzter Zeit besonders fesselte, war der Erdbau, der durch die Arbeiten Trzaghis und anderer, besonders schwedischer Forscher, in neuer Zeit eine weitere Vertiefung erfahren hat. In verschiedenen Abhandlungen und zusammenfassend in seinem bereits in 3. Auflage erschienenen Buch „Erddruck, Erdwiderstand und Tragfähigkeit des Baugrundes“ bietet Krey eine Fülle von Lösungen aus dem Gebiete des Erdbaues, wobei er die Theorie der Spannungsellipse besonders bei der Ermittlung der Gleitflächen anwendet. Auch bei anderen Erdbaufragen wird diese Theorie wahrscheinlich künftig mehr als bisher berücksichtigt werden müssen. Krey's Bestreben war, auf den alten Theorien des Erdbaues aufzubauen und dabei die neuen Forschungen zu berücksichtigen, wie sie in der Annahme kreisförmiger oder anders gekrümmter Gleitflächen, dem Einflusse des Wassergehaltes, der Wasserdurchlässigkeit usw. auf die Standfestigkeit des Bodens zum Ausdruck kommen. Er beabsichtigte so, weitere Lösungen für alle die Fragen zu finden, welche in neuer Zeit die wachsenden Größenmaße der Bauten und die damit zunehmenden Bodenbeanspruchungen bringen. Er hatte daher der Versuchsanstalt eine Erdbauabteilung angegliedert, in der die physikalischen Eigenschaften der Böden mit besonderen Apparaten untersucht und die statischen Verhältnisse der Bauten ermittelt werden. Zahlreiche Untersuchungen von Ufermauern, Erddämmen, Böschungen, Brücken, Dichtungsböden usw. haben wertvolle Ergebnisse geliefert und die Notwendigkeit der Abteilung bewiesen.

Von Natur kernig und aufrecht, ein echtes Kind seiner nordischen Heimat, besaß Krey eine seltene Herzensgüte und ein stets hilfsbereites Wesen, das ihn für jeden seiner Untergebenen zugänglich machte. In seiner Hingabe an den Beruf und in dem Eifer, mit dem er sich für seine Aufgaben einsetzte, war er ein vorbildliches Beispiel der Pflichterfüllung. Hart gegen sich selbst, mutete er seinem Körper, der Krankheiten bis dahin nicht gekannt hatte, leider zu viel zu und legte so den Keim zu der tückischen Krankheit, der er schließlich zum Opfer fiel.

Schwere Schicksalsschläge sind ihm erspart geblieben. Mit seiner Gattin konnte er bis zuletzt vereint bleiben. Auch war es ihm vergönnt, seinen beiden Söhnen bis zum Ende ein väterlicher Freund und Berater zu sein. Seine Arbeiten fanden Anerkennung. Ingenieure und Wissenschaftler aus allen Ländern, selbst aus Amerika, kamen, um die Anstalt zu sehen, die unter seiner Leitung erst die anerkannte Stellung erlangte, die sie jetzt inne hat. Die Aufträge für die Versuchsanstalt häuften sich, und es gelang ihm, den lange gehegten Wunsch durchzusetzen, eine Außenstelle für große Modellversuche in Marquardt zu schaffen. Auch die Anstalt selbst, die auf beschränktem Gelände im Tiergarten liegt, wird zurzeit entsprechend den neueren Ansprüchen erheblich vergrößert. Leider war es ihm nicht mehr vergönnt, diesen seinen Lieblingsplan vollendet zu sehen, über dessen Fortschritte er sich bis zuletzt unterrichten ließ. Seine Verdienste wurden durch äußere Auszeichnungen anerkannt. 1910 zum Regierungs- und Baurat befördert, wurde er 1921 Oberbaurat. 1926 erhielt er seitens der Akademie des Bauwesens die Preußische Medaille für hervorragende Leistung im Bauwesen. 1927 wurde er zum ordentlichen Mitglied dieser Akademie ernannt. Die Technische Hochschule Dresden verlieh ihm die Ehrendoktorwürde. Als weitere Ehrung wurde ihm 1927 eine Professur an der Hochschule Berlin übertragen. Leider machte es ihm seine Erkrankung nur kurze Zeit möglich, die mit viel Liebe und Sorgfalt vorbereiteten Vorlesungen zu halten.

Ein reiches Leben voller Arbeit und außerordentlichem Wissen, dem schließlich volle Anerkennung und Erfolg beschieden war, fand seinen Abschluß, und mit dem Dahingeschiedenen ging eine Persönlichkeit von uns von solcher wissenschaftlichen Größe und Bedeutung, wie sie das Bauwesen nur wenige aufzuweisen hat. Ehrenberg.

Mitteleuropäischer Binnenschiffahrtsverband, Berlin

Satzungen

Der im Jahre 1896 ins Leben gerufene *„Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerische Verband für Binnenschiffahrt"* ist vor kurzem als *„Mitteleuropäischer Binnenschiffahrts-Verband"* auf eine breitere Grundlage gestellt worden. Der Bericht über die Delegierten-Versammlung des Verbandes, in der die neuen Satzungen zum Beschluß erhoben wurden, findet sich auf Seite 458 in der letzten Nummer der *„Zeitschrift für Binnenschiffahrt"*. Nachstehend veröffentlichen wir die *Satzungen* des *„Mitteleuropäischen Binnenschiffahrts-Verbandes"*, dessen Arbeiten und Zielsetzung in weiten Kreisen die größte Beachtung finden dürften.
Die Schriftleitung.

Name, Sitz, Geschäftsjahr.

§ 1.

(1) Der Mitteleuropäische Binnenschiffahrtsverband — im folgenden kurz Verband genannt — bildet den Zusammenschluß von Schiffahrts- und Kanalvereinen Mitteleuropas.

(2) Der Verband hat seinen Sitz in Berlin. Er ist in seiner Dauer nicht beschränkt, sein Bestand wird durch das Ausscheiden einzelner Mitgliedsverbände nicht berührt.

(3) Das Geschäftsjahr fällt mit dem Kalenderjahr zusammen.

Zweck und Aufgaben.

§ 2.

(1) Der Verband hat den Zweck, die gemeinsamen wasserwirtschaftlichen Aufgaben der Verbandsstaaten, insbesondere auf dem Gebiete der Binnenschiffahrt, zu fördern. Er soll auf den Ausbau und die Hebung des Verkehrs auf den gemeinsamen Wasserstraßen hinwirken, zur technischen und wirtschaftlichen Klärung der Projekte zur Verbindung der vorhandenen Wasserstraßen beitragen und die Verwirklichung der als baureif anzuerkennenden Pläne nach Kräften fördern.

(2) Die Erfüllung des Verbandszweckes sucht der Verband zu erreichen, insbesondere

1. durch gemeinsames Wirken und gegenseitige Unterstützung der in der gleichen Richtung tätigen Vereine,
2. durch Aufklärung und Beeinflussung der öffentlichen Meinung, der Regierungen und Volksvertretungen in Wort und Schrift, vornehmlich Abhaltung von Verbandstagungen mit öffentlichen Sitzungen.

Mitgliedschaft.

§ 3.

(1) Mitglied des Verbandes kann jeder Schiffahrts- und Kanalverein Mitteleuropas werden. Er übernimmt durch seinen Beitritt die durch die Satzungen den Mitgliedern auferlegten Pflichten.

(2) Die Aufnahme erfolgt durch Beschluß des Verbandsvorstandes mit $^2/_3$ Stimmenmehrheit.

(3) Der Austritt erfolgt ordnungsgemäß nur durch vorausgegangener sechsmonatiger Kündigung für den Schluß des Geschäftsjahres.

Organe des Verbandes.

§ 4.

Organe des Verbandes sind:

1. die Mitgliederversammlung,
2. der Verbandsausschuß,
3. der Verbandsvorstand,
4. die Geschäftsführung,
5. die Rechnungsprüfer.

Mitgliederversammlung.

§ 5.

(1) Die Mitgliederversammlung findet als Verbandstag in der Regel alle drei Jahre statt

(2) Den Vorsitz auf den Verbandstagungen führt der Vorsitzende des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V. oder einer seiner Stellvertreter. Der zweite Vorsitz wird vom Verbandsvorstand einer führenden Persönlichkeit desjenigen Landes angeboten, in dem der Verbandstag stattfindet.

(3) Zur Teilnahme am Verbandstag sind sämtliche Mitglieder der Verbandsvereine berechtigt.

(4) Das Stimmrecht wird von den Vereinen ausgeübt, jeder Verein hat eine Stimme.

(5) Die regelmäßige Dauer der Verbandstage soll zwei Tage nicht überschreiten. Ein dritter Tag ist für fachwissenschaftliche oder technische Besichtigungen bestimmt.

§ 6.

Die Verbandsvereine sind berechtigt, bei dem Verbandsvorstand die Bearbeitung und Besprechung von Fragen, die besonderes Interesse für sie haben, anzuregen, und falls deren Ansetzung auf die Tagesordnung des nächsten Verbandstages gewünscht wird, solche unter Bezeichnung von einem oder mehreren Berichterstattern zu beantragen. Anträge dieser Art müssen bis spätestens 7 Wochen vor der Tagung eingereicht werden.

§ 7.

Die Einladungen zu den Verbandstagungen ergehen:

1. an die Mitglieder der Vereine über deren Geschäftsführungen,
2. an Gäste, Behörden usw. durch den Verbandsvorstand im Einvernehmen mit den Vereinen.

Verbandsausschuß.

§ 8

(1) Zur Prüfung schwebender Fragen hinsichtlich der Zweckmäßigkeit und Notwendigkeit ihrer Erörterung auf den Verbandstagen, zur Bearbeitung von Eingaben des Verbandes an Regierungen und Volksvertretungen wird ein Verbandsausschuß eingesetzt, welcher dem Verbandsvorstand zur Seite steht und die Ausführung der Beschlüsse der Verbandstage überwacht.

(2) Der Verbandsausschuß besteht aus dem Verbandsvorstand sowie den Vorsitzenden und Schrift- bezw. Geschäftsführern der Vereine.

(3) Die Vereine können statt der ordentlichen Ausschuß-Mitglieder in Verhinderungsfällen Stellvertreter zu den Sitzungen des Verbandsausschusses bestellen.

(4) Die Verhandlungen des Verbandsausschusses werden in der Regel schriftlich geführt, jedoch tritt der Verbandsausschuß regelmäßig vor Beginn der Verbandstage zu einer Sitzung zusammen. Die Tagesordnung ist tunlichst 14 Tage vorher vom Verbandsvorstand bekannt zu geben. Im übrigen kann der Verbandsausschuß im Bedarfsfalle vom Verbandsvorstand einberufen werden. Auf Antrag von drei Vereinen ist der Verbandsvorstand zur Einberufung verpflichtet. Zu den Sitzungen des Verbandsausschusses können von seiten des Verbandsvorstandes Sachverständige mit beratender Stimme zugezogen werden.

Verbandsvorstand.

§ 9.

(1) Der Vorstand des Verbandes setzt sich zusammen aus dem jeweiligen Vorstand des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V. und je zwei Vertretern der Länder, die im Verband vertreten sind und die aus den Reihen der Mitglieder des Verbandsausschusses von diesem auf die Dauer von drei Jahren gewählt werden. Wiederwahl ist zulässig.

(2) Den Vorsitz führt der 1. Vorsitzende des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V. oder einer seiner Stellvertreter.

(3) Der Verbandsvorstand vertritt den Verband nach außen. Er hat rechtzeitig das Arbeitsprogramm der Verbandstage zu entwerfen und dem Verbandsausschuß zur Begutachtung zu unterbreiten, für die Veröffentlichung der zu bearbeitenden Aufgaben zu sorgen und die Tagesordnung für den Verbandstag festzustellen

(4) Der Verbandsvorstand tritt auf Einladung durch den Vorsitzenden, in der Regel jährlich einmal, im Zusammenhang mit der Jahres-Hauptversammlung des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V., zusammen.

Verhältnis zwischen Verbandsvereinen und Verbandsvorstand.

§ 10.

Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Verbandsvorstand und den Vereinen sind dem Verbandsausschuß zu unterbreiten. Sollte hier eine Beilegung der Meinungsverschiedenheiten nicht möglich sein, entscheidet der Verbandstag endgültig.

Geschäftsführung.

§ 11.

Die Geschäftsführung des Verbandes liegt bei der Geschäftsführung des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V. Ihre Tätigkeit richtet sich nach den Anweisungen des Verbandsvorstandes.

Finanzgebarung.

§ 12.

(1) Der Haushaltsplan des Verbandes wird alljährlich für das kommende Jahr durch den Verbandsvorstand aufgestellt.

(2) Die Kosten des Verbandes werden durch Beiträge der Vereine gedeckt.

(3) Die Höhe der Beiträge ist gestaffelt je nach der Einstufung der Vereine in größere, mittlere oder kleinere Vereine

(4) Die Einstufung der Vereine und die Festsetzung des Beitragsfußes erfolgt durch den Verbandsausschuß.

(5) Außerordentliche Kosten der Verbandstage können durch Tagungsbeiträge gedeckt werden, die von den Teilnehmern zu erheben sind.

Rechnungsprüfer.

§ 13.

Zur Prüfung der dem Verbandsausschuß mindestens alle drei Jahre vorzulegenden Jahres-Rechnungen werden vom Verbandsausschuß mit einfacher Stimmenmehrheit auf die Dauer von drei Jahren drei Rechnungsprüfer gewählt. Zur Gültigkeit der Prüfung genügt die Unterschrift von zwei Rechnungsprüfern.

Verbandsorgan.

§ 14.

Offizielles Organ des Verbandes ist die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt".

Satzungsänderungen.

§ 15.

Zur Aenderung der Satzungen bedarf es eines Beschlusses des Verbandsausschusses mit $^2/_3$ Stimmenmehrheit.

Auflösung.

§ 16.

Zur Auflösung des Verbandes bedarf es des Beschlusses einer Verbands-Ausschußsitzung, in der mindestens $^3/_4$ der stimmberechtigten Mitglieder anwesend sind, und einer Beschlußmehrheit von $^3/_4$ der Anwesenden. Kommt ein Beschluß nicht zustande, so ist eine neue Versammlung einzuberufen, die mit $^3/_4$ Mehrheit der Anwesenden beschließt. Im Falle der Auflösung des Verbandes fällt das vorhandene Vermögen der beim Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt e. V. bestehenden „Schlichting-Stiftung" zu, sofern die auflösende Versammlung hierüber nichts anderes bestimmt.

VERSCHIEDENE MITTEILUNGEN

ALLGEMEINES

Großschiffbau und Volkswirtschaft. Am 15. und 16. August 1928 sind die beiden neuen Riesenfahrgastschiffe des Norddeutschen Lloyd — 46 000 Br.-R.-T., 4 Maschinen, Reisegeschwindigkeit so, daß die Strecke Bremen—New York in 6 Tagen bewältigt wird — vom Stapel gelaufen: „Europa“ bei Blohm & Voß in Hamburg, „Bremen“ auf der A.-G. Weser in Bremen. Frühjahr 1929 sollen beide Schiffe in die transatlantische Passagierfahrt eingestellt werden. Die Tatsache, daß der Herr Reichspräsident von Hindenburg und der amerikanische Botschafter, Herr Schurman, die Taufhandlung vollzogen haben, gibt dem Ereignis auch eine kleine politische Note: Zwei neue Mittler des völkerverbindenden Seeverkehrs wurden ihrem Element durch zwei hervorragende Repräsentanten der beiden großen Völker übergeben, denen die neuen wechselseitiges Verständnis und die Wirtschaft fördernden Verkehrsmittel in erster Linie zugute kommen sollen. Die Berechtigung eines ehrlichen schiffahrtlichen Wettbewerbs auf dem Atlantik erhielt eine Art offizieller Anerkennung.

Passagierschiffe von der Art der „Bremen“ und der „Europa“ sind Kulturträger und — Förderer. Sie sind schwimmende Ausstellungen, die den Hochstand deutschen technischen und künstlerischen Könnens und auch modernen sozialen Strebens sinnfällig verwirklichen. 2100 Fahrgästen aller drei Kajüten wird er auf den durch verbesserte Geschwindigkeit verkürzten Reisen täglich vor Augen geführt. Bis ins Kleinste aus deutschem Material, nach deutschen Ideen hergestellt, bekunden diese Schiffe den auch durch Krieg und Niederlage ungebrochenen deutschen Willen zur Mitarbeit an allen kulturellen Fortschritten. Die Schiffe sind auch eine verdienstliche Tat der Reederei, die das mit solchen kostspieligen Schöpfungen unvermeidlich verbundene große finanzielle Risiko, ohne staatliches Leihgeld zu beanspruchen, mutig auf sich nahm. Solche Schiffsbauten sind nicht zuletzt von großer Bedeutung für die gesamte deutsche Volkswirtschaft. Und zwar einmalig und dauernd. Was bedeutet schon der Bau solcher Schiffe für die für unsere Bedürfnisse allzugroße und daher leider notleidende deutsche Werftindustrie! Rund 10 000 Werftarbeiter erhalten durch ihn mit ihren Angehörigen viele Monate lang Lohn und Brot. Aber die Wirkungen der Bauaufträge strahlen auch aus in nahezu alle Industrien, Werkstätten und Gewerbebetriebe in allen Teilen Deutschlands. Ein zahlenmäßig nicht faßbares Heer von Ingenieuren, Künstlern, Handwerkern und Arbeitern wird durch sie beschäftigt. 24 000 t an Profilen und Stahlblechen waren z. B für jedes der Schiffe erforderlich. 3200 Eisenbahnwagen trugen dieses Material von den Zentren der Schwerindustrie zu den Hellingen der Werften. Die Frachten kommen der Reichseisenbahn zugute. 8 Millionen Nieten mußten geschlagen werden. Jede der 4 Maschinen der Schiffe, ungezählte Hilfsmaschinen, Kabel von unen licher Länge, elektrische Einrichtungen aller Art, modernste motorisch angetriebene Rettungsboote, b schäftigten andere Arbeiterkategorien. Künstlerisch Schaffen in München, Düsseldorf und Bremen wurd befruchtet. Die Innenausstattung eines solchen Schi fes erfordert — um nur einige Zahlen zu nennen 65 000 Servietten, 70 000 Handtücher, 11 000 Bettüche Dazu Silbergeschirr, Glas und Porzellan. 107 750 Stü Fliesen wurden in den Baderäumen, Küchen und A richten verlegt.

Sind die Schiffe in Fahrt, so beschäftigen sie stä dig eine 900köpfige Besatzung, zusammengesetzt a Seeleuten, Heizern, Köchen, Stewards, Bäckern, Ko ditoren und sonstigem Personal im Schwimmbad, den Barbierstuben, in den Sports- und Massageräume Die Vorräte der Dampfer werden für jede Rundrei zwischen Bremen und New York in Bremerhaven au gefüllt. Rund 1000 Ztr. Fleisch, 2800 Ztr. Fisch, 350 Zt Geflügel, 80 Ztr. Brot, 440 Ztr. Mehl, 43 Ztr. Kaffe 17 500 Liter Milch, 200 Liter Sahne, 90 000 Eier, 15 0 Flaschen Wein, 15 000 Flaschen Mineralwasser, 300 Bier, 18 000 Zigarren, 120 000 Zigaretten werden jede mal in die Kühl- und Vorratsräume übergenomme Wie hieraus ersichtlich, ist auch die Landwirtscha an diesen Einkäufen stark interessiert. Jeder Pass gier und jede Tonne beförderter Fracht tragen da bei, unsere leider chronisch passive Handelsbilanz e was zu aktivieren. Alle Gehälter und Löhne, al Trinkgelder, alle in den „Ladenstraßen“ an Bord g tätigten Verkäufe von Büchern und Gebrauchsgege ständen aller Art kommen letzten Endes der deutsche Volkswirtschaft irgendwie zugute. Der Umsatz i groß, der Nutzen entsprechend. Dollars werden z Mark. Valutastärkende Gewinne, nicht aber hoch ve zinsliches Leihgeld strömen Reise für Reise der deu schen Volkswirtschaft zu. Die hohe volkswirtschaft liche Bedeutung der neuen Fahrgastschiffe liegt s auf der Hand. Die sozialen Bestrebungen kommen i den ganz neuzeitlichen Einrichtungen der dritte Klasse, in den die Reise verbilligenden Restauration räumen und in der besseren Unterbringung der Be satzung zu greifbarem Ausdruck. Das Reisen auf die sen Schiffen wird auch für Minderbemittelte zum ho hen Genuß. Allen solchen Erwägungen aber steht da Gefühl voran, das jeden Deutschen am Stapellauf tage mit Stolz erfüllen darf, daß wir mit diesen neue Schiffen des Norddeutschen Lloyd bei de friedlichen Wettbewerb auf dem Atlantik wieder i vorderster Front stehen werden. Wir dürfen bestimm hoffen, bei diesen „Olympischen Spielen“, die hie auf der Hochstraße des Weltverkehrs internationa ausgefochten werden, technisch, künstlerisch, wir schaftlich und sozial nicht schlecht abzuschneiden.

Vizeadmiral a. D. Hollweg, Bremen

Bericht über das Eintreffen der diesjährigen Vorhersage des Juliniederschlagscharakters.

In der am 2. Juli von den Rundfunksendern Berlin, Königswusterhausen, Stettin, Stuttgart, Freiburg i. Br., Königsberg i. Pr. und Danzig im Anschluß an meinen Rundfunkvortrag über „die heutige Erkenntnislage in der Wetterkunde" verbreiteten Vorhersage des Niederschlagscharakters des Juli 1928 wurde, wie erinnerlich, zunächst allgemein für ganz Mitteleuropa ein „eher zu trockener als zu nasser Juli" vorhergesagt. Alsdann wurde im besonderen für Norddeutschland westlich der Oder und für die ungarische Tiefebene, für welche beiden Gebiete die Grundlagen der Juliniederschlagsvorhersage bisher am besten ausgearbeitet sind, mit großer Eintreffwahrscheinlichkeit ein zu trockener Juli vorausgesagt und außerdem noch angegeben, daß in Norddeutschland westlich der Oder nicht nur die Niederschlagsmenge, sondern auch die Zahl der Tage mit Niederschlag unter der normalen bleiben werde.

Nach den mir bis heute zugänglichen Nachrichten (täglicher Wetterbericht der Deutschen Seewarte, täglicher Wetterbericht der Wetterdienststelle Berlin, im Preußischen Meteorologischen Institut eingelaufene Originalbeobachtungslisten, schriftliche Mitteilungen der meteorologischen Zentralanstalten in Wien, Prag und Budapest) waren die tatsächlich eingetretenen Niederschlagsverhältnisse im Juli 1928 folgende:

1. In Norddeutschland westlich der Oder betrug die Juliniederschlagsmenge im Durchschnitt der 37 Stationen: Emden, Altenwalde, Bremen, Westerland, Flensburg, Hamburg, Cleve, Aachen, Krefeld, Köln, Neuwied, Geisenheim, Wiesbaden, Frankfurt a. M., Arnsberg, Kassel, Göttingen, Münster i W., Lüneburg, Hannover, Gardelegen, Magdeburg, Erfurt, Plauen, Dresden, Leipzig, Halle a. S., Berlin, Neubrandenburg, Stettin, Frankfurt a. O., Kottbus, Torgau, Görlitz, Grünberg in Schlesien, Breslau und Oppeln 56% der normalen Menge, blieb also bedeutend unter der normalen. Besonders trocken war es in der Lausitz und in Schlesien westlich der Oder, wo nur 14 bis 20% der normalen Juliniederschlagsmenge gemessen wurden. Die durchschnittliche Zahl der Tage mit mindestens 0,1 mm Niederschlagshöhe (= 1/10 Liter je Quadratmeter) betrug an den genannten 37 Stationen 11, blieb demnach — wie vorhergesagt — unter der normalen Durchschnittszahl 15.

2. In Norddeutschland östlich der Oder betrug die durchschnittliche Niederschlagsmenge der Stationen Frankfurt a. O., Köslin, Danzig und Königsberg i. Pr. 77% der normalen Menge.

3. In Süddeutschland nördlich der Donau betrug die Juliniederschlagsmenge im Durchschnitt der Stationen Frankfurt a. M., Würzburg, Karlsruhe, Stuttgart, Nürnberg und Metten 28% der normalen.

4. Im Alpenvorland betrug die Niederschlagsmenge an den Stationen Friedrichshafen, München, Kremsmünster und Wien im Durchschnitt gleichfalls 28% der normalen

5. In Prag (Tschechoslowakei) wurden 31% der normalen Menge gemessen.

6. In der ungarischen Tiefebene betrug die Niederschlagsmenge im Durchschnitt der 10 Stationen: Magyarovár, Kesztely, Pécs, Budapest, Kalocsa, Szeged, Gyula, Eger, Nyiregyhaza und Debrecen 30% der normalen Menge.

In ganz Mitteleuropa war der Juli 1928 demnach zu trocken; insbesondere blieben in Norddeutschland westlich der Oder und in Ungarn die Niederschlagsmengen, in Norddeutschland westlich der Oder außerdem auch die Zahl der Tage mit Niederschlag unter der normalen. Die Vorhersage ist in allen Punkten eingetroffen.

Dr. Franz Baur, Berlin-Falkensee.

Schiffahrtsstelle beim Bayrischen Staatsministerium des Aeußern, München. Der bei der letzten bayerischen Regierungsbildung gefaßte Beschluß, die Ministerien für soziale Fürsorge und für Handel aufzuheben und ihre Arbeiten dem Ministerium für Landwirtschaft und dem Ministerium des Aeußern anzugliedern, wird zurzeit durchgeführt. Beim Ministerium des Aeußern ist nunmehr eine Abteilung für Handel, Industrie und Gewerbe gebildet worden. Ihre Leitung ist dem Ministerialdirektor Schenk übertragen worden. Schenk war bisher als stellvertretender Bevollmächtigter Bayerns im Reichsrat und Leiter der staatlichen Bayerischen Wirtschaftsstelle in Berlin. Schon seit längeren Jahren gehörte er dem Handelsressort im Ministerium des Aeußern und später dem Handelsministerium an. In Kreisen des Handels und der Industrie genießt er großes Ansehen und Vertrauen. Die Angliederung des Handelsministeriums an das Ministerium des Aeußern ist ein bedeutender Fortschritt zur Vereinfachung der Staatsverwaltung, die in den nächsten Monaten fortgesetzt werden soll.

*

Auf Grund der Verordnung über die bayerischen Staatsministerien vom 30. Juli 1928 ist bestimmt worden, daß die mit Verordnung vom 1. August 1923 errichtete Schiffahrtsstelle beim Staatsministerium für Handel, Industrie und Gewerbe künftighin die Bezeichnung „Schiffahrtsstelle beim Staatsministerium des Aeußern" führt.

Sachlieferungs-Projekte für Frankreichs Kolonien. — Hafen- und Brückenbauten. Nach einer Mitteilung der I. u. H. sind weitere Projekte bekanntgeworden, deren Vergebung wahrscheinlich an französisch-deutsche Konsortien erfolgen soll, und zwar soll das Angebot Berücksichtigung finden, das den niedrigsten Preis in französischen Franken für das Gesamtprojekt und außerdem den höchsten Prozentsatz in Mark für eine deutsche Beteiligung mit Hilfe von Sachlieferungen vorsieht. Es handelt sich hier um den Bau von Kaianlagen in Noumea (Neukaledonien) und in Djibouti (Französisch-Somaliland). Angebote nimmt die Agence Générale des Colonies, Service des Traveaux Publics entgegen. Ferner ist unter gewöhnlichen Bedingungen, aber ebenfalls mit der Möglichkeit, deutsche Sachlieferungen heranzuziehen, vom Gouvernement Génénrale de l'Indochine eine Ausschreibung auf den Bau einer Brücke erlassen worden die an die Stelle der über den Chinesischen Kanal führenden Brücke Malabars-Cholon treten soll.

Schweizerische Energieausfuhr nach Deutschland. Die Firma Buß A.-G. in Basel und die Lonza-Werke, Waldshut, als Inhaber der Konzession für die Ausnützung der Wasserkraft auf der schweizerisch-badischen Rheinstrecke bei Rekingen, haben beim Eidgenössischen Amt für Wasserwirtschaft das Gesuch eingereicht, nach Abzug einer Verzugsquote von zusammen 640 Kilowatt für die Kantone Zürich und Aargau den vollen verfügbaren schweizerischen Kraftanteil mit einer Leistung bis zum Maximum von 16 000 Kilowatt, d. h. die Hälfte der in dem noch zu erstellenden Kraftwerk Rekingen erzeugbaren Energie, auszuführen. Die Energie soll an die Elektrizitätswerke Lonza A.-G. in Basel als Abnehmer zu beliebigen Verwendung in Deutschland geliefert werden. Die Ausfuhrbewilligung wird auf die Dauer von 40 Jahren nachgesucht Die Gesuchsteller beabsichtigen, die Ausfuhrbewilligung an eine noch zu gründende Aktiengesellschaft Kraftwerk Rekingen abzutreten. Die Konzessionsinhaber sind gemäß Wasserrechtskonzession verpflichtet, das Kraftwerk binnen längstens acht Jahren für eine Wassermenge von 255 cbm/sek., entsprechend einer Leistung von

18 000 Kilowatt, und innerhalb weiteren 15 Jahren für eine Wassermenge von 350 cbm/sek., entsprechend einer Leistung von 32 000 Kilowatt, auszunützen. Die Gesuchsteller beabsichtigen, das Werk von Anfang an auf diese volle Leistung auszubauen.

Herbsttagung der Deutschen Gesellschaft für Photogrammetrie. In Verbindung mit der Luftbildausstellung auf der Internationalen Luftfahrt-Ausstellung (Ila 1928) in Berlin (7.—28. 10. 28) wird am Freitag, den 19. und Sonnabend, den 20. Oktober 1928, die Herbsttagung der Deutschen Gesellschaft für Photogrammetrie stattfinden. Vorbehaltlich etwa erforderlicher Aenderungen sind folgende Veranstaltungen vorgesehen:

1. In der Technischen Hochschule Charlottenburg an den Vormittagen Vorträge von den Herren: Oberst a. D. Kruttschmitt, Chef des Königl. Ungarischen Kartographischen Instituts; Major Schneider, Chef der Topographischen Abteilung der Eidgenössischen Landestopographie, Bern; Professor Dr. Gas, Hannover; Regierungsrat Seidel, Leiter der Photogrammetrischen Gruppe des Reichsamtes für Landesaufnahme; Dipl.-Ing. Schneider (Zeißwerk Jena); Dr.-Ing. Aschenbrenner (Photogrammetrie G. m. b. H., München)
2. Am Freitag Nachmittag: Führung durch die Ila, besonders durch die Luftbildabteilung
3. Am Freitag Abend: Zusammensein im Flugverbandhaus, Berlin, Blumeshof 17.
4. Am Sonnabend Nachmittag: Besichtigung auf dem Flugplatz Berlin-Tempelhofer Feld.

Die Mitglieder des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V. sind zu den Veranstaltungen der Tagung freundlichst eingeladen.

Es wird gebeten, Anmeldungen zur Tagung an den Schriftführer der Deutschen Gesellschaft für Photogrammetrie, Reg.-Rat Koerner, Berlin-Halensee, Karlsruherstr. 1 zu richten.

Luftbildausstellung auf der ILA 1928 in Berlin. Im Rahmen der Internationalen Luftfahrtausstellung, die in der Zeit vom 7. bis 28. Oktober 1928 in Berlin-Charlottenburg in den Ausstellungshallen am Bahnhof Witzleben stattfinden wird, wird das Luftbildwesen in einer geschlossenen Abteilung zusammengefaßt werden, die von der Deutschen Gesellschaft für Photogrammetrie bearbeitet wird. In einer historischen Gruppe wird die Entwicklung des Luftbildwesens und der ihm dienenden Instrumente gezeigt werden. Ueber die heute gebräuchlichen Geräte für die Aufnahme und Auswertung wird ein Ueberblick gegeben werden durch die Ausstellung von Luftbildkammern (einfachem Luftbildgerät, Reihenbild-, Stereo-, Mehrfach- und Luftbildkammern), Entzerrungsgeräten und den Auswerteinstrumenten für die Luftbildmessung. Luftbild- und Vermessungsflugzeuge werden in Abbildungen oder Modellen gezeigt werden. Auch die Hilfsinstrumente, die der Durchführung der Aufnahmetätigkeit dienen, das photographische Material und die Apparate für seine Verarbeitung werden gebührende Berücksichtigung finden. Einen umfangreichen Raum werden die Arbeitsergebnisse einnehmen: Schrägaufnahmen für Uebersichten und Werbezwecke, Luftbildpläne und Karten, die durch Luftbildmessung gewonnen sind Große Luftbildpläne (der Rhein von Konstanz bis Basel und aus dem Ruhrkohlengebiet) werden die besondere Eignung des Luftbildes für die rasche Aufnahme und dokumentarische Festlegung des jeweiligen Zustandes in umfangreichen Gebieten nachweisen. Die Verwertung des Luftbildes und sein Nutzen für die verschiedenen Wirtschaftsgebiete wird durch eine besondere Gruppe veranschaulicht werden. Hierin soll gezeigt werden, in welcher Weise die Auftraggeber das gefertigte Aufnahmematerial weiter verarbeiten für die Neuaufstellung, Ergänzung und Berichtigung von Kartenunterlagen sowie für die Projektierung von Wirtschafts- und Bauarbeiten aller Art. Ueber die Verwertungsmöglichkeit und den Nutzen des Luftbildes insonderheit für die Gebiete des Hoch- und Tiefbauwesens ist im einzelnen zu sagen:

a) Ingenieurbau.

Beschaffung von Planunterlagen und Ergänzung des vorhandenen Kartenmaterials für neuauszuführende Bauarbeiten, Klarlegung des Baugeländes für die Projektierung und Durchführung von Bauarbeiten aller Art, Tracierung von Verkehrswegen, Automobilstraßen, Bahnen, Kanälen, Hafenbauten, Flußregulierungen. Von der Emschergenossenschaft m. b. H in Essen wird ein umfangreiches Material ausgestellt werden, das die Verwertung des Luftbildes für die dortigen Regulierungsarbeiten veranschaulicht.

b) Städtebau- und Siedlungswesen, Landesplanung.

Beschaffung von Planunterlagen und Ergänzung des vorhandenen Kartenmaterials. Grundlagen für Entwurfsbearbeitung, wobei die anschauliche Darstellung des Luftbildes zu einer Berücksichtigung der Geländeverhältnisse, d. h zu einer praktisch zweckmäßigen Lösung führt, die ferner auch den Anforderungen einer organischen Einfügung der neuen Bauarbeiten in das Gelände Rechnung trägt. Für die Landesplanung gibt das Luftbild die Unterlagen für die Verteilung von Industrieanlagen, Wohnvierteln mit geschlossener und offener Bauweise, Grünflächen und Sportplätzen, ferner für den Bau von Verkehrswegen (Automobilstraßen) und die Lösung von Eingemeindungsfragen. Der Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk in Essen wird hierzu Arbeiten zeigen, die auf Grund der dortigen umfangreichen Luftaufnahmen gefertigt worden sind.

c) Unterrichtswesen.

Im fachtechnischen Unterricht des Hoch- und Tiefbauwesens sowie der Architekturgeschichte und der Siedlungskunde hat das Luftbild Bedeutung für die übersichtliche Darstellung der gesamten Bauanlage und seiner Massengliederung, der Klarlegung des Zusammenhangs zwischen Bauwerk und Landschaft sowie der durch die menschlichen Arbeiten bewirkten Veränderungen. Es wird darum, besonders in den Baugewerkschulen, bereits im großen Umfange angewendet.

Die Luftbildausstellung wird von sämtlichen im Luftbildwesen tätigen Behörden, wissenschaftlichen Instituten sowie von allen Unternehmen der bauenden und ausführenden Industrie beschickt werden. Auch aus dem Auslande liegen zahlreiche Anmeldungen vor. Die Ausstellung wird dadurch einen umfassenden Ueberblick über die Entwicklung, den heutigen Stand, die wirtschaftliche Bedeutung und die Anwendungsmöglichkeiten für die verschiedenen Arbeitsgebiete, die für Planung und Durchführung der Veranschaulichung der Erdoberfläche bedürfen, geben.

Dr. Ing. Ewald.

Schiffsneubauten. Vor kurzem wurde das auf der Schiffswerft von Julius Diedrich, Oldersum, erbaute Motorschiff „Agnes" nach seinem Bestimmungsort Dreys an der Weser übergeführt. Es soll dort für Passagierfahrten Verwendung finden.

*

Die Oderstrombauverwaltung hat einen 65 Ztr. schweren Raupenschlepper angeschafft, der vorläufig in Janischkowitz stationiert worden ist, um die Fahrzeuge zur Förderung des Schiffsumlaufs und aus der Schleuse zu schleppen.

*

Auf der Stettiner Zweigwerft der Breslauer Firma Caesar Wollheim ist der erste der beiden für die russische staatliche Handelsflotte im Bau befindliche Hochseefischdampfer glücklich vom Stapel gelaufen.

DEUTSCHE BINNENSCHIFFAHRT

Ein Jubiläum in der Oberrheinschiffahrt. Am 24. August jährte sich zum 25. Male der Tag, an welchem im Jahre 1903 zum ersten Male ein Rheindampfer eine Fahrt nach Basel unternommen hat. Die Initiative dazu gab die von Ingenieur Rudolf Gelpke, heute Vertreter des Kantons Baselstadt im schweizerischen Nationalrat, im Jahre 1902 veröffentlichte und damals viel gelesene Broschüre „Die Ausdehnung der Großschiffahrt auf dem Rheine von Straßburg bis Basel". Diese Broschüre hat den damaligen schweizerischen Vertreter der Kohlenfirma Piepmeyer & Oppenhorst in Duisburg, Direktor Ziegler, veranlaßt, diese Firma, die an die Basler Gasanstalt Kohlen lieferte, auf die Möglichkeit von Transporten auf dem Rheine aufmerksam zu machen. Der Gedanke fiel bei dem damaligen Direktor der Kohlenfirma, Herrn Welker, auf guten Boden, und er setzte sich mit der Duisburger Reederei „Aktiengesellschaft für Transport und Schleppschiffahrt vormals Kniepscheer" in Verbindung behufs Vornahme einer Versuchsfahrt. Diese Reederei, die über 17 Dampfer damals verfügte, besaß aber keinen, der für die unternehmungslustige Fahrt nach Basel die nötigen Eigenschaften hatte, und so wandte sich der stellvertretende Direktor dieser Reederei, Herr Johann Bossmann, an seinen Bruder Gerhard Bossmann in Mainz, der in Verbindung mit den Gebrüdern Weinand-Camp in Mainz einen passenden Dampfer besaß. Dieser Dampfer, ein Schraubendampfer von 23,0 m Länge und 5,5 m Breite, wies einen Tiefgang auf von ungefähr 1,35 m, und mit ihm unternahm Direktor Johann Bossmann am 22. August 1903 die erste Versuchsfahrt nach Basel. Angesichts des verwilderten Zustands des Stromes, der durch die Korrektion seit den vierziger Jahren des vorigen Jahrhunderts völlig veränderten Fahrwasserverhältnisse, angesichts ferner des Umstandes, daß der Fahrweg in keiner Weise gekennzeichnet war, daß Schiffbrücken mit niedrig hängenden Drahtseilen und hindernden Eisbrechern auf der Strecke standen, daß eine Anzahl Fährseile zu tief lagen und daß überhaupt keine Lotsen und Steuerleute vorhanden waren, welche die Strecke kannten, war diese erste Fahrt ein gewisses Abenteuer und mit beträchtlichen Schwierigkeiten verbunden. Dies umso mehr, als man in Fachkreisen immer die Ansicht vertrat, der Rhein sei oberhalb Straßburg für die Großschiffahrt überhaupt nicht erschließbar. Dazu kam noch, daß die damalige Strombauverwaltung in Straßburg der Fahrt nach Basel nicht wohlwollend gegenüberstand und sich weigerte, den Teilnehmern an der ersten Fahrt ihre Strombaukarten zur Verfügung zu stellen Die Schwierigkeiten wurden aber alle überwunden, man half sich mit Peilen und mit einem alten Schiffsmann auf Weisweil, der öfters Kiesnachen auf dieser Strecke gesteuert hatte, und Ingenieur Gelpke stellte auf der Bergfahrt eine ausgezeichnete Fahrwasserkarte her, die auch bei den Schleppfahrten in den nachfolgenden Jahren vorzügliche Dienste leistete. Die Oeffnung der Schiffbrücken konnte man ohne weiteres erlangen und auch die Schwierigkeiten bei den tiefliegenden Fährseilen konnten behoben werden. Am ersten Tag gelangte der Dampfer — es war „Justitia I" — bis zur Schiffbrücke Rheinau-Kappel, am zweiten Tage bis nach Alt-Breisach, und am 24. August 1903 fuhr der Dampfer unter dem Jubel einer gewaltigen Volksmenge in Basel ein und ging mitten in der Stadt vor Anker.

Ein bescheidener Dampfschiffahrtsverkehr bis nach Basel hatte schon in den Jahren 1832—1844 bestanden, aber es handelte sich damals in der Hauptsache um Personenverkehr, der aber beim Bau der Eisenbahnen sofort auf diese überging, sodaß der Dampfschiffahrtsbetrieb nach 12 Jahren schon wieder einging. Auch war die Schiffbautechnik damals noch nicht so vorgeschritten, daß sie alle natürlichen Stromhindernisse überwinden konnte, und so war der Betrieb eigentlich nie recht ins Blühen gekommen. Vielfach benutzten die Dampfer für die Bergfahrt den damals neu erstellten Rhein—Rhone-Kanal. Wenn auch prächtige Leistungen damals schon auf der Talfahrt erreicht wurden, so wurde die Bergfahrt doch vom Publikum als eine große Unannehmlichkeit empfunden, und es war kein Wunder, wenn die Reisenden die eben aufgekommenen Eisenbahnen der Schiffsreise vorzogen. Bei der ersten Versuchsfahrt im Jahre 1903 handelte es sich aber nicht mehr um die Personentransporte, sondern um die Anbahnung der Groß-Güterschiffahrt im Interesse der gesamten schweizerischen Wirtschaft. Jene erste Versuchsfahrt, an welcher die deutschen und schweizerischen Interessenten teilgenommen haben und die ohne Anhang vor sich ging, hat in der Folge die große Reihe von Versuchsschleppfahrten eingeleitet, die in den nächsten Jahren nachfolgen sollten und die erwiesen haben, daß auch die Strecke Straßburg—Basel der Güter-Großschiffahrt erschlossen werden kann und tatsächlich erschlossen worden ist. Jene erste Fahrt hat die Entwicklung eingeleitet, die in der Folge Basel zum ersten schweizerischen Binnenhafen gemacht hat mit ansehnlichen Hafenanlagen, sie hat aber auch die ganze Bewegung eingeleitet zur Schiffbarmachung des Rheins von Basel bis zum Bodensee, zur Schiffbarmachung der Rhone und anderer schweizerischen Wasserläufe. Darin liegt die Bedeutung dieser ersten Fahrt

J. R. Frey, Basel.

Die Wasserstraßenverwaltung der Elbstrom-Spaltung. Der Reichsverkehrsminister hat in der Reichstagsdrucksache Nr. 215 dem Reichstag den Entwurf eines zweiten Nachtrages zu dem Gesetz über den Staatsvertrag betreffend den Uebergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich vom 29. 6. 21 nebst erläuternder Denkschrift zur Beschlußfassung vorgelegt. Der Gesetzentwurf umfaßt zwei Paragraphen, außerdem einen Nachtrag zum Zusatzvertrag mit Preußen (zu den §§ 11 und 12) sowie einen Nachtrag zum Zusatzvertrag mit Hamburg, ebenfalls zu den §§ 11 und 12 und zu § 30. Darin wird die Verwaltung und Unterhaltung gewisser Stromstrecken innerhalb des Hafengebietes Hamburg, bezw. Preußen übertragen und entsprechende Bestimmungen über die Ausführung der Strom- und Schiffahrtspolizei getroffen.

Der zweite Nachtrag zu dem Gesetz über den Staatsvertrag vom 29. 6. 21, über dessen historische Entwicklung, Inhalt und Bedeutung die nachstehend wiedergegebenen Erläuterungen unterrichten, ist eine logische Konsequenz des mit dem Lande Hamburg bereits abgeschlossenen Zusatzvertrages. Er ist auf die Initiative des Reichsverkehrsministeriums zurückzuführen, keineswegs also als Ausfluß der retardierenden Bestrebungen der Länder in der Frage der Schaffung der Reichs-Wasser-

straßenverwaltung anzusehen. Es ist zu begrüßen, daß das Reichsverkehrsministerium sich den auf praktischen Bedürfnissen beruhenden Belangen der Länder in der Organisationsfrage ohne weiteres fügt und sich nicht dem Vorwurf der Prinzipienreiterei aussetzt. Um so mehr ist aber zu wünschen, daß die Länder ihren Widerstand in der grundsätzlichen Frage der Organisation der Reichswasserstraßenverwaltung aufgeben und hinter den zwingenden Notwendigkeiten der Verkehrswirtschaft ihre Eigenstaatlichkeits-Bestrebungen zurückstellen.

*

Im Zusammenhang mit dem Abschluß des Staatsvertrages, betreffend den Uebergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich — Reichsgesetz vom 29. Juli 1921, Reichsgesetzblatt Seite 961 — hat das Reich mit dem Lande Hamburg einen Zusatzvertrag zum Hauptvertrag abgeschlossen (vgl. Reichsgesetzblatt 1922 Teil I Seite 222), durch den die im Hauptvertrage gemäß Artikel 97 der Reichsverfassung übernommene Verwaltung und Unterhaltung des Elblaufes von Ortkathen durch die Norderelbe und die Unterelbe bis zu der Blankenese gegenüber geplanten Einmündung der Alten Süderelbe, und zwar einschließlich der in der Unterelbe vor den preußischen Ufer gelegenen Wasserflächen sowie des im hamburgischen Staatsgebiet gelegenen Teils des Reiherstiegs auf das Land Hamburg übertragen ist. Die Regelung war vom Reiche zugestanden worden, um den besonderen örtlichen Verhältnissen im Hamburger Hafen Rechnung zu tragen, die eine Trennung der Verwaltung des Hafens von der Verwaltung des den Hafen durchfließenden Stromes praktisch kaum durchführbar und vor allem unwirtschaftlich erscheinen ließen.

Schon gelegentlich der Verhandlungen des Reiches mit den Ländern über den Hauptvertrag war Preußen in Aussicht gestellt worden, mit ihm auf Antrag eine ähnliche Regelung für die bei Harburg vorbeifließende Süderelbe zu treffen. Hierbei war die Erwägung maßgebend gewesen, daß das Reich in diesem strombautechnisch und verkehrswirtschaftlich eng zusammengehörigen Gebiete der gespaltenen Elbe zwischen Hamburg und Harburg, das hinsichtlich der Stromführung den Bestimmungen des zwischen Hamburg und Preußen geschlossenen Köhlbrandvertrages vom 14. November 1908 unterliegt, nach § 32 des Staatsvertrages vom Jahre 1921 Preußen nicht versagen könne, was es Hamburg zugestanden habe. Die in den letzten Jahren von Preußen ausgeführten bezw. vom Landtag bewilligten Arbeiten zur Aufschließung von Hafen- und Industriegelände bei Harburg, dem Reiherstieg und an der Rethe rechtfertigen die Erfüllung des preußischen Wunsches heute in erhöhtem Maße. Durch den Nachtragsvertrag — Anlage 1 — erhält Preußen die Verwaltung und Unterhaltung der Oberelbe von Ortkathen bis Bunthaus, soweit sie auf preußischem Staatsgebiet fließt, der Süderelbe bis zur Abzweigung des Köhlfleths, einschließlich der von Moorwärder und Moorburg im hamburgischen Staatsgebiet gelegenen Wasserflächen sowie der Rethe und der im preußischen Staatsgebiet gelegenen Teile des Kühlbrandes und des Reiherstiegs. Hamburg dagegen wird im Nachtragsvertrag — Anlage 2 — seinem Wunsche entsprechend, die Verwaltung und Unterhaltung des auf hamburgischem Gebiet gelegenen Teiles des Köhlbrandes übertragen, wodurch der unzweckmäßige Zustand vermieden wird, daß ein kleiner Ausschnitt dieser wichtigen Reichswasserstraße zwischen dem hamburgischen und dem künftig preußischen Delegationsgebiet der Reichswasserstraßenverwaltung verbleibt.

In der Oberelbe wie in der Norderelbe und der Süderelbe und vor Altona verläuft die Landesgrenze zwischen Preußen und Hamburg an verschiedenen Stellen streckenweise im Strome. Um hier für beide Länder gleiche und möglichst einfache Verhältnisse zu schaffen, ist unter entsprechender Abänderung des Zusatzvertrages mit Hamburg in den Nachtragsverträgen vereinbart worden, daß die Verwaltung und Unterhaltung der preußischen Oberelbe von Ortkathen bis Bunthaus — die zurzeit nach dem Zusatzvertrag mit Hamburg hamburgischer Verwaltung untersteht — sowie der hamburgischen Teile der Süderelbe vor Moorburg und Moorwärder an Preußen übergeht, während zu weiterer Klarstellung ausdrücklich festgestellt wird, daß die in der Norderelbe vor den preußischen Ufern der Insel Wilhelmsburg und vor Altona auf preußischem Hoheitsgebiete gelegenen Wasserflächen in die hamburgische Verwaltung übergegangen sind, wie dies für die in der Unterelbe vor den preußischen Ufern gelegenen Wasserflächen von Altona bis Blankenese bereits im Zusatzvertrag mit Hamburg geregelt ist.

Im Zusatzvertrag mit Hamburg ist diesem Lande die Strom- und Schiffahrtspolizei auf der Elbe innerhalb der vertraglichen Grenzen auch auf den preußischen Teilen der Elbe übertragen. Auf preußische Anregung ist, um die Hoheitsverhältnisse nicht zu verwischen und doch eine praktische Handhabung der Polizei sicherzustellen, im Wege dreiseitiger Vereinbarung zwischen Reich und beiden Ländern unter Abänderung des Zusatzvertrages mit Hamburg für die Ausübung der Polizei eine Regelung dahin getroffen worden, daß vom Reich die Ausübung der Strom- und Schiffahrtspolizei jedem der beiden Länder nur auf seinem eigenen Hoheitsgebiet übertragen wird, daß aber in der Norder- und Unterelbe Preußen und ebenso Hamburg in der Süderelbe auf hamburgischem Gebiet preußischen Organen die Ausübung der Polizei auf preußischem Gebiet in der untersten Instanz hamburgischen Organen überträgt. Interessen des Reiches werden durch solche zwischenstaatliche Regelung nicht geschädigt, sodaß ihr zugestimmt werden kann.

Die übrigen Bestimmungen in den Nachtragsverträgen entsprechen im wesentlichen den Bestimmungen des geltenden Zusatzvertrages mit Hamburg. Preußen übernimmt also die gleichen Verpflichtungen, insbesondere inbezug auf Freihaltung der Wasserstraßen für die durchgehende Schiffahrt, wie Hamburg sie bereits im Zusatzvertrag übernommen hat und nunmehr auch für den hamburgischen Köhlbrand übernehmen soll.

Um eine irrtümliche Auslegung des Nachtrags zum Zusatzvertrage mit Preußen zu §§ 11 und 12 unter Ziffer 3 auszuschließen, die daraus entstehen könnte, daß daselbst nur die Süderelbe und der Köhlbrand genannt sind, während nach der Ansicht der Parteien sich die Bestimmungen auf alle in das preußische Delegationsgebiet fallenden Reichswasserstraßen beziehen soll, hat der preußische Minister für Handel und Gewerbe dem Reichsverkehrsminister auf dessen Wunsch schriftlich bestätigt, daß Preußen aus dem Wortlaut des Nachtrages an sich nicht das Recht der Tarifhoheit über Befahrungsabgaben auf den in das Delegationsgebiet fallenden Reichswasserstraßen zu bestreiten.

Das Reich erhält auch mit Bezug auf die Nachtragsverträge ein Kündigungsrecht für den Fall, daß die Erfüllung der verfassungsmäßigen Aufgaben der Reichswasserstraßenverwaltung beeinträchtigt werden sollte.

Für das Inkrafttreten der in den Verträgen vereinbarten Regelung ist im Gesetzentwurf ein Zeitpunkt nicht vorgesehen, da die beiden Länder unter sich noch Ausführungsbestimmungen über die den unteren Polizeiorganen zu erteilenden Anweisungen zu vereinbaren wünschen. Der Zeitpunkt des Inkrafttretens soll daher vom Reichsverkehrsminister nach Benehmen mit den Ländern bestimmt werden.

Der Elbetal-Verkehrsverband für die Elbe-Regulierung. Die Notwendigkeit einer umfassenden Regulierung der Elbe, für die sich in Deutschland vor allem der Verein für die Schiffahrt auf der Oberelbe in Hamburg (vgl. Z. f. B. 15/16, 1928, 460) einsetzt, ist der Gegenstand einer Eingabe, die der Elbetal-Verkehrsverband in Außig vor kurzem den zuständigen Behörden der Tschechoslowakei unterbreitet hat. Wie uns dieser Verband mitteilt, befaßt sich das Ministerium für öffentliche Arbeiten in Prag bereits eingehend mit dem in der Denkschrift aufgerollten Fragenkomplex. Es soll weiterhin ein gemeinsames Vorgehen der tschechoslowakischen Republik mit dem Deutschen Reiche in der Frage der Regulierung der Wasserverhältnisse der Elbe angestrebt werden. Nachstehend geben wir die Eingabe des Elbetal-Verkehrsverbandes im Auszug wieder:

Der Wassertiefstand der Elbe in den letzten Wochen und die dadurch erfolgte Einstellung der Elbeschiffahrt hat für die Fremdenverkehrsbewegung im Elbetale geradezu katastrophale Folgen gezeitigt. Der Elbetal-Verkehrsverband betrachtet es demnach auch als seine Pflicht, sich mit allem Nachdrucke den Bestrebungen aller beteiligten wirtschaftlichen Körperschaften anzuschließen, die darauf ausgehen, die Elbe zu einer nie versagenden Wasserstraße zu gestalten.

Selbstverständlich kommt ja die Bedeutung der Elbe als Wasserweg in erster Linie auf den Gebieten des Handels, der Industrie und der Landwirtschaft zur Geltung, aber auch für die Fremdenverkehrsbewegung im Elbetale ist die Elbe das belebende Element. Die Wasserführung der Elbe schwankt ungeheuer. Sie steht bei Tetschen-Bodenbach im Verhältnis von 1 : 133 gegenüber der Oder bei Breslau mit einem Stande von 1 : 48 oder des Rheins bei Basel mit einem Stande von gar nur 1 : 19. Bei Tetschen kommt eine Pegeldifferenz von über neun Metern vor. Welchen gefährlichen Schwankungen die Wasserführung der Elbe ausgesetzt ist, kann an folgenden Beispielen ersehen werden: Das Jahr der stärksten Elbehochflut, 1890, brachte im August plus 345 Zentimeter, im September den Höchststand von plus 805 Zentimetern und im November plus 504 Zentimeter Wasserstand, während im Jahre 1904 nach monatelanger Dürre der Außiger Pegel minus 98 Zentimeter und am 5. August 1921 sogar minus 103 Zentimeter verzeichnete. Das Jahr 1900 war besonders bezeichnend für die Verhältnisse. Einem Halbjahr mit Hochwasserstand und drei Ueberflutungen der Umschlagplätze folgte ein Halbjahr mit anhaltend niedrigem, die Schiffahrt schwer schädigendem Wasserstand. Während die Elbe noch im Juni 1928 Hochwasser führte, mußte Mitte Juli die Schiffahrt wegen Tiefwasserstandes eingestellt werden. Und dies alles trotz

oder vielleicht gerade wegen der bereits fertiggestellten und im Betriebe stehenden zehn Staustufen der Elbe—Moldaukanalisierung.

Diese Tatsachen beinhalten nun zwei sehr schwerwiegende Schädigungen des Elbetales. Tausende von Hektar Land sind in allen Zeiten des Jahres der Ueberschwemmung ausgesetzt, andererseits muß aber bei Trockenheit, so wie heute, die Schiffahrt, die Grundlage des Handels und Wandels im Elbetale, längere Zeit, oft monatelang, unterbrochen werden. Dieser Zustand hat noch andere schwerwiegende Begleiterscheinungen: der Grundwasserspiegel sinkt, die Bodenkulturen an den Niederungen und Hängen verdorren, und die Gesundheitsverhältnisse der an der Elbe gelegenen Städte und Orte werden durch Wassermangel und durch die bei Wassertiefstand leicht platzgreifende Infizierung des Wassers schwer gefährdet.

Alle bisher angewendeten Mittel zur Schiffbarerhaltung der Elbe, namentlich die Staustufen im Strombette, versagen, und auch nach Fertigstellung der seit 1923 im Bau befindlichen, einen gewaltigen Kostenaufwand erfordernden Masarykstaustufe bei Schreckenstein werden sich die Verhältnisse keineswegs bessern, sondern nach den bisherigen Erfahrungen nur noch verschlechtern. Das wirkliche Mittel zur Gesundung der Elbe besteht nach der Ansicht hervorragender Fachmänner in der Erbauung großer Stauseen in Böhmen. Da an dieser Frage aber nicht nur die Tschechoslowakei, sondern auch Deutschland in hohem Maße interessiert ist, muß eine interstaatliche Vereinbarung zur Lösung dieser für beide Staaten hochbedeutenden Frage angestrebt werden. Es muß eine 700—800 Kilometer lange und vorzügliche, 320 Tage im Jahre brauchbare Wasserstraße geschaffen werden, und für große und wirtschaftlich hochwichtige Probleme liegt der Schlüssel in der tschechoslowakischen Republik, in Böhmen.

Der Elbeverein hat seit Jahren, seit der 1893 erfolgten generellen Genehmigung des Vorprojektes für die Kanalisierung der Moldau und Elbe immer wieder darauf hingewiesen, daß erst durch die Schaffung von großen Talsperren (Stauseen) die Wasserführung der Elbe regelmäßig und unschädlich gestaltet werden kann. Von zahlreichen hervorragenden Fachmännern sind auch bereits Detailprojekte in diesem Sinne ausgearbeitet worden. Die großen Stauseen müssen die schädlichen Hochwasser auffangen und bei anhaltender Dürre dann das für Landwirtschaft, Handel und Industrie unentbehrliche Lebenselement in ausreichender Menge wieder abgeben. Nach der Ansicht von Fachmännern ist man mit 300 Millionen Kubikmeter Wasservorrat jeder Dürreperiode gewachsen. Man braucht aber auch leeren Stauraum, um die schlimmsten Hochfluten auffangen zu können. Diese haben beim stärksten Hochwasser im Jahre 1890 868 Millionen Kubikmeter betragen. Nach den Grundlagen dieser Berechnungen wird ein Gesamtstauraum von 900 Millionen Kubikmetern genügen, der jederzeit mit 250—300 Millionen Kubikmeter Wasser gefüllt zu erhalten sein wäre

Die Anlage der Stauseen hätte noch den besonderen Vorteil, daß die Talstrecken unterhalb der Stauseen vor Versandung geschützt werden, da infolge der verlangsamten Wassergeschwindigkeit der Sand abgesetzt wird und liegen bleibt. Das für die Stauseen benötigte Gebiet beträgt nur 3 Prozent der auf 260.000 Hektar berechneten, zum Ueberschwemmungsgebiete gehörigen Elbewiesen. Und dieses Gebiet müßte keineswegs zur Unproduktivität verurteilt sein. Besonderes Augenmerk wäre der Verwendung der Wasserkraft an den Schleusen zuzuwenden. Die Enteignung der nötigen Gebiete würde in loyaler Weise erfolgen.

Für den Finanzierungsplan der Stauseenprojekte ist von besonderer Bedeutung, wenn man die Versicherungsprämien für fast 300 000 Hektar Wiesenland gegen die Heuverschlemmung und die Verdorrung, die Eigenrenten der Seen aus Fischzucht und bedingter Grasnutzung und schließlich den Wert der zu gewinnenden permanenten Pferdekräfte in Veranschlagung nimmt. Jeder einzelne dieser Posten könnte einen nicht unwesentlichen Teil der Baukosten für die Stauseen decken. Schon zur Zeit der ersten Besprechung über die Lösung des Elbeproblems trat man im Deutschen Reiche für eine weitgehende finanzielle Bevorzugung Oesterreichs ein. Man sprach damals offen davon, daß man die Sache für Oesterreich nicht nur kostenlos, sondern auch mit einem direkten fiskalischen Gewinne durchführen müsse. Auch heute besteht die Tatsache, daß einerseits Deutschland ein besonderes Interesse an der Schiffbarerhaltung seiner fast 700 Kilometer langen Elbstrecke haben muß, ebenso wie für die tschechoslowakische Republik ihre 125 Kilometer lange kanalisierte Elbe- und Moldaustrecke nur dann vorteilhaft ausgenützt werden kann, wenn sie verläßlich schiffbaren Anschluß bis ans Weltmeer findet. Wie seinerzeit zwischen dem Deutschen Reiche und Oesterreich eine Regelung der gemeinsamen Elbefrage angebahnt wurde, so müssen auch jetzt von allen maßgebenden Körperschaften Deutschlands und der tschechoslowakischen Republik in Erkenntnis der ungeheuren Bedeutung der Frage Mittel und Wege gefunden werden, gemeinsame Interessen durch einen gemeinsamen Entschluß zu fördern.

Vergebung der Grundbauarbeiten für das Schiffshebewerk Niederfinow. Wie das Neubauamt Eberswalde mitteilt, sind die Arbeiten zur Herstellung der Grundbauten für das Schiffshebewerk Niederfinow (vgl. Z f. B. 9/1927, 369) der Beton- und Monierbau-Aktiengesellschaft Berlin in Auftrag gegeben worden. Die zugehörigen Druckluftarbeiten führt die Firma Christoph und Unmack in Niesky als Unterlieferer der ebengenannten Aktiengesellschaft aus. Die Senkung des Grundwassers wird von der Aktiengesellschaft Philipp Holzmann weiter betrieben.

AUSLÄNDISCHE BINNENSCHIFFAHRT

Die ungarische Binnenschiffahrt im Jahre 1927. Der von der Budapester Handels- und Gewerbekammer herausgegebenen, soeben erschienenen Denkschrift „Ungarns Handel und Industrie im Jahre 1927" entnehmen wir die nachstehenden Ausführungen über die Lage der ungarischen Binnenschiffahrt im Berichtsjahre:

Deutliche Zeichen der Konsolidierung der Donaustaaten waren auf dem Gebiete der Donauschiffahrt seit der zweiten Hälfte des Jahres 1926 bemerkbar, als der Donauverkehr sich zu beleben begann. Diese Tendenz hielt auch im Jahre 1927 an. Der Schiffspark war daher im vergangenen Jahre hinreichend beschäftigt, und die Schiffahrtsgesellschaften schlossen das Jahr mit günstigerem Ergebnis, was auch dadurch gefördert wurde, weil infolge des milden Winters 1926/27 der Verkehr zu Beginn des Jahres frühzeitig aufgenommen werden und fast bis Weihnachten aufrechterhalten werden konnte.

Seit Beginn des Jahres 1927 besteht im Interesse der vollkommeneren Abwicklung des Verkehrs, insbesondere zur wirtschaftlicheren Ausnützung des Schiffsparkes, der Gütereinlagerungs- und Manipulationseinrichtungen zwischen der Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrts A.-G., der Ersten Donau-Dampfschiffahrts A.-G. und der Bayerischen Lloyd Schiffahrt A.-G. eine Betriebsgemeinschaft, in die nachher auch die Süddeutsche Dampfschiffahrt-Gesellschaft einbezogen wurde. Die Erfahrungen während des Jahres zeigen, daß diese Zusammenarbeit die an sie geknüpften Hoffnungen im allgemeinen erfüllt hat und deren Vorteile sowohl den Schiffahrtsunternehmungen wie den Verfrachtern zugute kamen.

In den Beziehungen, die in dem Trianonfrieden, beziehungsweise in dem Pariser Donauakt von 1921 wurzeln, brachte für die ungarische Flußschiffahrt auch das Jahr 1927 keine Besserung. Sie mußte daher gegen die Hindernisse und Schwierigkeiten, die aus dem Friedensvertrag bezw. aus dessen Folgeerscheinungen entstanden sind, im vergangenen Jahre weiter ankämpfen.

Die Kön. Ung. Fluß- und Seeschiffahrts A.-G unterhielt wie auch vorher, an der Donau von Regensburg bis Galatz einen regelmäßigen fahrplanmäßigen Frachtenverkehr. In der Relation Regensburg—Wien—Mohacs verkehrten, unter Ausnutzung der Mittel der Betriebsgemeinschaft, Motorfrachtschiffe. Stromaufwärts gingen von Giurgiu aus regelmäßige Frachtdampferfahrten. Ein regelmäßiger Frachtverkehr wurde außerdem, unabhängig von der Betriebsgemeinschaft, zwischen Budapest—Dömös—Esztergom auf dem kleinen Donauarm, ferner an der Theiß zwischen Szolnok—Csongrad—Szeged unterhalten.

Unter den geförderten Gütern nimmt mengenmäßig Getreide die erste Stelle ein, aus Rumänien und Bulgarien wurden im Bergverkehr bedeutende Quantitäten transportiert, dagegen wurde jugoslawisches Getreide wegen der ungünstigen Ernte kaum verfrachtet. Der Getreideexport aus Ungarn ist im Vergleich zum Vorjahre stark zurückgegangen, was teils damit zusammenhängt, daß die Ernteüberschüsse 1926 noch im Herbst dieses Jahres zur Verfrachtung gelangten, teils damit, daß im Hinblick auf die Verwertungsschwierigkeiten im Jahre 1927 die Ausfuhr noch keine größeren Dimensionen annahm. Die Ausfuhr ungarischen Mehles hat sich in der zweiten Hälfte der Schiffahrtssaison mit Rücksicht auf die in Verbindung mit der Zollerhöhung in Oesterreich erwartete Mehlteuerung stärker erhöht. Die zweite Stelle nimmt im Verkehr die Kohle ein. Kohlentransporte gingen hauptsächlich aus Komarno nach Budapest, den mittleren ungarischen Donaustationen und den Theißstationen, ferner nach Jugoslawien, Baumaterialien wurden ungefähr in den gleichen Mengen wie im Vorjahre transportiert, ebenso Salz von den bayerischen Stationen und Schwefelkies aus Jugoslawien. Der Transport von Petroleumprodukten aus Rumänien nach Ungarn, Oesterreich und Deutschland hat den Tankschiffpark das ganze Jahr hindurch vollauf beschäftigt.

Der Stückgüterverkehr nahm infolge der besseren Wirtschaftslage in sämtlichen Relationen zu und gestaltete sich insbesondere von Deutschland aus nach abwärts sehr günstig.

Der Personenverkehr bewegte sich im Rahmen des Vorjahres. Der Schiffspark der Ung. Fluß- und Seeschiffahrts A.-G. nahm um einen Personendampfer und einen Schlepper aus Eisen zu.

Gründung eines italienischen Schiffshypotheken-Instituts. Im italienischen Amtsblatt wird die Gründung des Instituto per il Creditor Navale mit dem Sitz in Rom angezeigt. Das 100 Millionen Lire betragende Betriebskapital wird durch eine Reihe Sparkassen, Banken und Versicherungsinstitute aufgebracht. Das Unternehmen untersteht der Aufsicht des Verkehrs-, des Finanz- und des Wirtschaftsministeriums, die im Verwaltungsrat vertreten sind. Zweck des Instituts ist die Beleihung von Schiffen, die bis zu 60% des Wertes eines italienischen Handelsschiffes ausgegeben und beliehen werden können. Als kreditwürdig dürfen nur Fahrzeuge befrachtet werden, die regelrecht versichert und frei von sonstigen Belastungen sind.

PERSÖNLICHES

Das Fest seines 40jährigen Dienstjubiläums konnte der Direktor Anton Lehmann der Dampfschiffahrts-Gesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein (Köln-Düsseldorf) feiern.

*

Strombaudirektor i. R. Geheimer Baurat Narten, Breslau, konnte vor kurzem in vollster geistiger und körperlicher Frische seinen 75. Geburtstag begehen.

*

Der Beschluß des Professorenkollegiums der rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultät der Innsbrucker Universität über die Verleihung des Ehrendoktortitels der Staatswissenschaften an den bayerischen Ministerpräsidenten Dr. Heinrich Held ist vom Unterrichtsministerium in Wien bestätigt worden. Die Verleihung des Ehrendoktorats wird voraussichtlich im Herbst in feierlicher Weise in Innsbruck stattfinden.

ECHTSFRAGEN DER BINNENSCHIFFAHRT

Korrekte Verwiegung — § 61 B. Sch. G. Für die eurteilung der Frage, ob eine korrekte Verwiemg des Verladegutes durch den Empfänger erlgt sei, ist vor allem eine Reichsgerichtsentscheimg und ein Berliner Handelskammer-Gutachten aßgebend; beiden haben sich dann zahlreiche anre Entscheidungen und Gutachten angeschlossen. mächst die Entscheidung des Reichsgerichtes 3d. 101, S. 238):

„Eine Ladung Zucker, die mit einem Kahn verfrachtet wurde, kam nicht vollständig an. Der Klage des Schiffers auf Zahlung der Fracht wurde eine Widerklage auf Schadensersatz entgegengestellt. Die Klage hatte Erfolg. Nach der Annahme eines im Wege der Binnenschiffahrt verfrachteten Gutes können Ansprüche wegen einer Beschädigung oder Minderung, die bei der Annahme äußerlich erkennbar ist, nur geltend gemacht werden, wenn vor der Annahme der Zustand des Gutes durch amtliche Sachverständige festgestellt worden ist. Eine solche Feststellung hatte nicht stattgefunden, der Beklagte hatte sich aber darauf berufen, daß der Kläger bei der Verwiegung des Gutes mitgewirkt und damit auf die Feststellung durch einen amtlichen Sachverständigen verzichtet habe. Diese Annahme wäre haltbar gewesen, wenn die Verwiegung nur den Zweck gehabt hätte, den Zustand des Gutes festzustellen und dieser Zweck dem Kläger auch hätte ersichtlich sein müssen. Das war aber nicht der Fall. Eine Verwiegung findet auch zu anderen Zwecken statt, namentlich wenn der Kaufpreis sich nach dem ausgelieferten Gewichte bestimmt. Wenn die Verwiegung gegen den Kläger hätte gelten sollen, wäre es nötig gewesen, ihm mitzuteilen, daß sie zum Zwecke der Feststellung erfolge, ob die Sendung vollständig angekommen sei und daß der Abwäger kein amtlich bestellter Sachverständiger sei (I. 22. Januar 21)."

odann das Gutachten der Handelskammer Berlin) 704/21. XII. A. 9, welches lautet:

„Im Binnenschiffahrtsverkehr ist nach Handelsbrauch der Empfänger einer Kahnladung verpflichtet, den Schiffer vor Abnahme der Ladung davon zu verständigen, daß die Ladung verwogen wird, und ihn aufzufordern, der Verwiegung beizuwohnen. Die Verwiegung hat auf einer in der Nähe der Löschstelle befindlichen Waage und so zu erfolgen, daß für den Schiffer die Möglichkeit besteht, die Vorgänge im Kahn und an der Waage ohne große Schwierigkeiten zu überwachen. Sind diese Vorbedingungen nicht erfüllt, so ist das Resultat der Verwiegung für den Schiffer nicht maßgebend."

)er Fall eines unaufklärbaren Mankos bei Anunft eines Binnenschiffstransportes war Gegentand einer Urteilsfällung durch das Amtsgericht ı Stralsund 2. C. 1309/26 vom 10. II. 28. In den ründen heißt es:

„1. Bei der Entscheidung des Rechtsstreits kommt s darauf an, ob die Verwiegung der abzuliefernen Kohlen ordnungsmäßig erfolgt ist; die stattgeabte Beweisaufnahme war daher erheblich. Was unächst das Vorbringen des Klägers betrifft, die Vaage der Beklagten sei so beschaffen, d a ß m a n icht gleichzeitig die Vorgänge im ahn und bei der Verwiegung verfolen könne, so ist diese durch die Augenscheinahme widerlegt. Sein weiterer Einwand, er könne, a er herzkrank sei, die im Krangerüst befindliche Vaage nicht besteigen, ist unerheblich. Es ist der Beklagten nicht zuzumuten, ihre Waagen so anzulegen, daß auch herzkranke Schiffer sie besteigen können, es genügt, daß sie so beschaffen sind, daß gesunde Personen — und daß ein noch tätiger Schiffer zu dieser Kategorie gehört, dafür spricht die Vermutung — sie besteigen können. Im übrigen erscheint das Herzleiden des Klägers nicht derart schwer, wie er es hinstellt, da er sonst die mit seinem Gewerbe verbundene häufig anstrengende Arbeit als das Besteigen einer steilen Treppe nicht verrichten könnte. Vor allem aber hätte der Kläger auch nicht persönlich das Gerüst zu besteigen brauchen, sondern konnte einen seiner Leute zur Beobachtung der Verwiegung anstellen.

2. Daß die von der Beklagten zum Verwiegen benutzte Waage den an eine solche zu stellenden Anforderungen genügt, geht daraus hervor, daß sie von der Eichbehörde, die als äußerst genau in ihren Verfügungen bekannt, zugelassen ist. Eine Waage, die, wie der Kläger behauptet, von den Einflüssen der Witterung abhängig ungenau wiegt, hätte diese Behörde bestimmt nicht zugelassen. Es ist außerdem gerichtsnotorisch, daß die Einrichtungen der Beklagten durchaus modern sind und den größten Anforderungen entsprechen.

3. Zu entscheiden war also nur, ob der Kläger genügend darauf aufmerksam gemacht war, daß die Verwiegung stattfand. Daß die Verwiegung durch von der Industrie- und Handelskammer vereidigte Kohlenwäger stattfand, ist unstreitig. Damit ist aber der Vorschrift des § 61 B. Sch. G. Genüge geschehen, denn vereidigte Wäger sind als Sachverständige für eine Verwiegung anzusehen. Es ist nicht einzusehen, was für Sachverständige der Kläger sonst hinzugezogen haben will. Offenbar sieht § 61 B. Sch. G. doch nur solche vor, die sachverständig inbezug auf das verladene Gut sind, also dessen Beschädigung pp zu untersuchen haben.

4. Um den durch § 61 B. Sch. G. vorgesehenen Förmlichkeiten Genüge zu geschehen, war dem Kläger mitzuteilen, daß ihm gegenüber (denn ihm ist die Fracht zu zahlen) festgestellt werden sollte, ob und in welcher Höhe ein Manko vorhanden sei, oder der Kläger mußte dieses, wie in RG. 101, 240 ausgeführt, aus den Umständen entnehmen können. Beweispflichtig dafür, daß dieses der Fall gewesen, ist die Beklagte. Diesen Beweis hat sie nicht erbracht. Aus den Aussagen der Zeugen geht allerdings hervor, daß die Schiffer regelmäßig im Betriebe der Beklagten aufmerksam gemacht werden, daß die Verwiegung stattfände und sie Gelegenheit hätten, ihr beizuwohnen, nicht aber, ob auch der Kläger hiervon ausdrücklich Mitteilung erhielt. Der als Zeuge vernommene Kranmeister Nissen kann sich nur noch darauf besinnen, daß er mit dem Kläger nachmittags, als die Verwiegung bereits im Gange war, gesprochen und ihm erklärt habe, sie geschehe durch den Kran und er könne ihr beiwohnen, nicht aber, ob er dem Kläger von der Verwiegung Mitteilung gemacht hat. Allerdings haben, wie der Zeuge Beck aussagt, die Kranführer die Verpflichtung, die Schiffer hierauf aufmerksam zu machen. Ob dieses aber auch tatsächlich dem Kläger gegenüber geschehen ist, und nur hierauf konnte es ankommen, geht aus der Beweisaufnahme nicht hervor. Ein Grad von Wahrscheinlichkeit spricht allerdings dafür, aber nachgewiesen ist es nicht. Die Zeugen sind allerdings der Ueberzeugung, dem Kläger sei bekannt gewesen, daß er der Verwiegung beiwohnen könne und daß diese stattfände, da das alle

Schiffer wüßten. Da der Kläger aber zum ersten Male bei der Beklagten war, ist nicht ohne weiteres anzunehmen, daß er tatsächlich aus den Umständen, daß die Kohle aus dem Kahn geladen wurde, entnehmen mußte, daß die Verwiegung gleichzeitig mit der Löschung durch den Kran vorgenommen wird. Die Beklagte konnte somit das Vorliegen der in § 61 B. Sch. G. verlangten Erfordernisse nicht beweisen; sie kann sich daher nicht darauf berufen, daß die Verwiegung dem Kläger gegenüber vorschriftsmäßig erfolgt sei und er sie gegen sich gelten lassen müsse."

Hierzu einige Bemerkungen:

1. Es wird oft gerügt, daß die Waage nicht zu besteigen sei und daß die Vorgänge auf der Waage und im Kahne nicht gleichzeitig wahrgenommen werden können. Im vorliegenden Falle hat das Gericht beides als nicht zutreffend erachtet. Das Gericht steht auf dem Standpunkt, daß nun einmal darauf Rücksicht genommen werden muß, wie die Kaianlagen usw. gebaut sind. Also etwas schwierig dürfe es schon sein, Waage und Kahn gleichzeitig zu übersehen! Es dürfen nur keine „großen" Schwierigkeiten sein, mit anderen Worten: Der Schiffer kann nicht beanspruchen, daß die Uebersicht so ohne weiteres einfach sei; und weiter sagt das Gericht, daß es nicht darauf ankommt, ob der einzelne Schiffer in der Lage ist, die Waage zu besteigen. Die Waage muß nur so sein, daß ein normaler Schiffseigner — von einem solchen verlangt man mit Rücksicht auf sein körperlich anstrengendes Gewerbe, eine gewisse körperliche Behendigkeit — in der Lage ist, sie zu besteigen. Also auch hier ist der Durchschnitt verhältnismäßig hoch gesetzt.

2. Amtlich geeichten Waagen bringen die Gerichte großes Vertrauen entgegen. Der häufige Einwand, daß solche Waagen nicht richtig anzeigen, muß im Einzelfall bewiesen werden, etwa dadurch, daß gegen die Person des Wiegers Anstände vorliegen. Ist die Waage aber polizeilich abgenommen, so dringt man mit dem Einwand, daß sie falsch anzeigt, kaum durch.

3. Das Urteil besagt, daß diese Waage allein, wenn sie auch polizeilich abgenommen ist, für die korrekte Verwiegung nicht genügt. Es müssen tatsächlich von der Handelskammer vereidigte Wäger im Sinne des § 61 B. Sch. G. die Verwiegung vornehmen. Es ist bekannt, daß auch andere Gutachten bestehen, die besagen, daß eine automatische Waage die Zuziehung von vereidigten Wiegern nicht ersetzt.

4. Der letzte Teil der Entscheidungsgründe ist der wichtigste. Die Ausführungen sprechen für sich selbst.

Man ersieht hieraus, wie streng das Gericht gerade diese Vorschrift auslegt. Es kann dem Schiffer zehnmal bekannt sein, daß bei diesem Werk das ankommende Gut verwogen wird. Ist es ihm nicht ausdrücklich in diesem speziellen Falle mitgeteilt worden — hierfür ist aber der Empfänger beweispflichtig, und er wird den Beweis nur durch seine Angestellten führen können — so besteht eine Haftung des Frachtführers aus der Verwiegung nicht.

Rechtsanwalt und Notar Dr. Jony Schneider, Breslau.

Zuschlag zu dem gesetzlichen Liegegeld bei Einfrieren des Schiffes. Nach einem Gutachten der I. u. H. K Berlin kann im Binnenschiffahrtsverkehr nach Handelsgebrauch der Frachtführer, der nach Ablauf der Löschzeit oder der vereinbarten Ueberliegezeit innerhalb der im § 51 des Binnenschiffahrtsgesetzes vorgesehenen Frist erklärt, nicht länger warten zu wollen, für die folgende Ueberliegezeit einen angemessenen Zuschlag zu dem gesetzlichen Liegeld fordern. Die Frage, ob dem Frachtführer dieser Anspruch auch dann zusteht, wenn durch Einfrieren des Schiffes eine Verzögerung entstanden ist, hängt von der Berechnung der Löschzeit unter Berücksichtigung des § 48 Abs. 3 des Binnenschiffahrtsgesetzes ab, ist somit rein rechtlicher Natur und muß daher der Beurteilung des Gerichtes überlassen bleiben. Bezüglich der Höhe des Zuschlages besteht kein Handelsgebrauch (C 8220/28 — XII A 9).

Provision für Vermittlung eines Schiffsverkaufs. Nach einem Gutachten der I. u H. K. Berlin (C 7646. 28 — XII A 3) ist es wohl Zufall, wenn Käufer und Verkäufer sich eines und desselben Vermittlers bedienen. Die Provisionszahlung des Käufers an den Vermittler ist unabhängig von der Provisionszahlung des Verkäufers an denselben. Die Angemessenheit der Provision für die Vermittlung eines Schiffsverkaufs schwankt zwischen 1½ und 5 vH und richtet sich allgemein nach der Höhe des Objektes.

FIRMENNACHRICHTEN

Rhein- und Seeschiffahrts-Konzern. Nach Mitteilung von Verwaltungsseite werden die drei großen dem Rhein-Seeschiffahrts-Konzern angehörenden Gesellschaften, nämlich die Rhein- und Seeschiffahrts-Gesellschaft A.-G. in Köln, auf die Ende 1927 das gesamte Vermögen der inzwischen liquidierten Niederrheinischen Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft in Düsseldorf übergegangen ist, die Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft A.-G. in Mannheim und die Westfälische Transport A.-G. in Dortmund, für das Geschäftsjahr 1927 wiederum ohne Dividende bleiben. Die Abschlußarbeiten sind noch nicht beendet, da noch eine Konzernabrechnung aussteht. Es ist daher auch noch keine Angabe darüber möglich, ob es dem Konzern gelungen ist, den für sämtliche 4 Gesellschaften im Jahre 1926 erwachsenen Verlust in Höhe von 376 390 RM. auszugleichen. Es hat den Anschein, als ob tatsächlich Gewinne nicht herausgewirtschaftet werden konnten. Im Berichtsjahre war die Beschäftigung der Hafenumschlags- und Lagerhausbetriebe ebenfalls nicht voll befriedigend. Ein gewinnbringendes Arbeiten wurde durch die nach wie vor drückenden Konkurrenzverhältnisse in der Rheinschiffahrt überaus erschwert. Im neuen Geschäftsjahr sind durch den bekannten Streik der Rheinschiffer erhebliche Ausfälle entstanden. Die Bemühungen, dem Lohnkonflikt eine für beide Teile tragbare Lösung zu finden, werden zurzeit fortgesetzt. Die gegenwärtige Geschäftslage wird als flau bezeichnet.

Westdeutsche Schiffahrts A.-G., Köln. Für 1927 bei 8856 (44 694) RM Verlustvortrag und 74 961 (125 000) RM. Verlust aus Beteiligungen Verlust von 61 889 (8856) RM. Aus der Bilanz: Schuldner 93 549 (82 550) RM., Gläubiger 251 942 (245 786) RM., Kähne 733 241 (509 161) RM., Schiffshypotheken 266 677 (175 466) Reichsmark.

Vereinigungsgesellschaft Rheinischer Braunkohlenbergwerke m. b. H., Schiffahrt, Köln. Dr. Alfred Weyhenmeyer hat Prokura in der Weise, daß er berechtigt ist, die Gesellschaft in Gemeinschaft mit einem Geschäftsführer oder einem anderen Prokuristen zu vertreten.

Hugo Stinnes Rheinreederei Aktiengesellschaft, Duisburg. Das Vorstandsmitglied Emil Kirchhoff ist berechtigt, die Gesellschaft allein zu vertreten.

Vereinigte Spediteure und Schiffer, Rheinschiffahrtsgesellschaft m. b. H., Mannheim. Die Gesellschaft hat sich mit ihren Gläubigern im gerichtlichen Vergleich auf folgender Grundlage auseinandergesetzt: Die Schuldnerin zahlt den nicht bevorrechtigten Gläubigern 50% auf die festgestellte Forderung. Auf der anderen Seite verzichten die Gläubiger auf den Mehrbetrag. Die Zahlung der Vergleichsquote an diejenigen Gläubiger, die nicht zugleich Gesellschafter der Schuldnerin sind, erfolgt zinslos zu je einem Viertel am 1. April 1929, 1. Oktober 1929, 31. Dezember 1929 und 30. April 1930. Zur Sicherung der Gläubiger verpfänden die Ver. Spediteure und Schiffer Rheinschiffahrtsgesellschaft m. b. H. die Krananlage in Aschaffenburg und das Kranschiff Translator sowie die Geschäftsanteile an der Niederrheinischen Umschlags- und Speditionsgesellschaft zu

Duisburg-Ruhrort im Betrage von 12 600 RM. An den großen Verlusten sind auch verschiedene Kohlenkontor-Großreedereien des Ruhrgebietes mit namhaften Summen beteiligt.

Demerag, Donau - Main-Rhein - Schiffahrts-Aktiengesellschaft, Nürnberg. Joh. Albert Röschlein ist durch Tod aus dem Vorstand ausgeschieden. Als weitere Vorstandsmitglieder sind bestellt die Direktoren Georg Schlager und Simon Zink in Nürnberg.

Bremer Schleppschiffahrts-Gesellschaft, Bremen. Johann Leo Neuhäuser ist aus dem Vorstand ausgeschieden. Alexander Strack ist unter Erlöschen der Prokura zum stellvertretenden Vorstandsmitglied bestellt, mit der Befugnis, die Gesellschaft in Gemeinschaft mit einem Vorstandsmitglied oder mit einem Prokuristen zu vertreten. Hermann Spiegel ist dergestalt Prokura erteilt, daß er berechtigt ist, die Gesellschaft in Gemeinschaft mit einem Vorstandsmitglied oder mit einem Prokuristen zu vertreten.

Spree-Havel-Dampfschiffahrt-Gesellschaft „Stern", Berlin. Johannes Kins ist nicht mehr Vorstand, zum Vorstand ist bestellt Alfred Hall.

Neue Norddeutsche Fluß-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Hamburg. Das Vorstandsmitglied Theodor Heinrich Friedrich Bayer ist alleinvertretungsberechtigt. Georg August Hermann Nickel ist zum Vorstandsmitglied bestellt worden. Seine Gesamtprokura ist erloschen.

Dampfschiffs-Rhederei Emanuel Friedlaender & Comp., Breslau. Die bisherige Hauptniederlassung ist unter ihrer Firma in eine Zweigniederlassung der in Berlin ihren Hauptsitz habenden Gesellschaft in Firma: „Emanuel Friedlaender & Comp." umgewandelt worden.

Oberschlesische Schiffahrts-A.-G., Breslau. Die Gesellschaft schließt für das Jahr 1927 mit einem Verlust von 29 010,70 RM. ab. Handlungsunkosten erforderten 47 956,04 RM., Steuern 2 931,46 RM., während die Talfrachten lediglich 25 764,66 und der Kahnbetrieb 8 707,09 RM. einbrachten.

Kohlen-Import und Poseidon Schiffahrt Aktiengesellschaft, Königsberg i. Pr. In der außerordentlichen Generalversammlung vom 30. März 1928 wurde in den Aufsichtsrat der Gesellschaft Herr Generaldirektor Böger aus Hamburg gewählt.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Wien. Die Gesellschaft, deren Aktienmajorität sich im Besitz der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Wien (zu 60%) befindet, und von dem die übrigen 40% im Besitz der Kgl. Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrts-Gesellschaft sind, legt nunmehr ihren Abschluß per 31. Dezember 1927 vor. Danach wurden Bruttofrachteinnahmen von 2 151 017 RM., also doppelt so viel als im Vorjahr (1 045 913 RM.) erzielt. Einschließlich verschiedener anderer Einnahmen ergibt sich ein Rohüberschuß von 2 311 937 Reichsmark gegenüber 1 195 801 RM. im Jahre 1926. Nach Abzug von 115 282 (142 419) RM. ergibt sich immer noch ein Verlust von 410 909 RM. gegenüber einer Unterbilanz von 568 356 Reichsmark im Vorjahre. Eine Dividende gelangt somit wie in den letzten Jahren nicht zur Verteilung. Die Interessengemeinschaft mit der Bayerischer Lloyd A.-G., München, hat eine günstige Auswirkung auf das Geschäftsergebnis gehabt. Die Bilanz verzeichnet bei 1.4 Mill. RM. Aktienkapital wenig veränderte Anlagekonten. Bankguthaben usw. haben auf 118 904 (85 624) RM. und Debitoren auf 828 738 (532 982) RM. zugenommen, andererseits stiegen die Kreditoren auf 1 775 373 (1 519 147) RM. Der Reservefonds ist gegenüber dem Vorjahr auf 331 180 (721 969) RM. zurückgegangen. Neu wird ein Wertverminderungskonto mit 115 282 RM. ausgewiesen. Die ordentliche Hauptversammlung genehmigte den Abschluß.

Speditions- und Lagerhaus A.-G. in Aachen. Die Generalversammlung genehmigte den Abschluß für das Geschäftsjahr 1927/28. Die Roheinnahmen betragen 1.73 Mill. RM. (i. V. 1.20 Mill.), die Ausgaben einschließlich Verlustvortrag von 570 RM. 1.65 Mill. RM. (i. V. 1,11 Mill.). Der Ueberschuß beträgt somit 75 622 RM. Nach Abzug der Abschreibungen von 76 511 (88 414) RM. verbleibt ein Verlust von 890 RM., der wieder vorgetragen wird. Im Bericht wird ausgeführt, daß das Berichtsjahr im Zeichen lebhafter Geschäftstätigkeit stand. Die Angliederung verschiedener Konkurrenzunternehmen hat eine erhebliche Umsatzsteigerung gebracht. Allerdings haben sich auch die Unkosten wesentlich erhöht, da eine Reihe durch die Angliederung notwendig gewordener Maßnahmen und eine Umstellung der technischen Betriebe noch dem Berichtsjahr zur Last gefallen sind, während die damit erstrebten Vorteile sich erst später auswirken werden. Die Beschäftigung im neuen Jahre ist vorerst befriedigend. Es sei zu hoffen, daß die vorbereitenden Arbeiten des verflossenen Jahres jetzt ihre Früchte tragen.

Tschechoslowakische Oderschiffahrt-A.-G. Das tschechische Abgeordnetenhaus behandelte vor kurzem den Ausschußbericht betreffend den Regierungsentwurf, in welchem einige Bestimmungen des Gesetzes über die Regelung der Beziehungen der tschechoslowakischen Staatsverwaltung zur tschechischen Oder-Schiffahrts-A.-G. geregelt werden. Der Berichterstatter des Transportausschusses wies nach I. u. H.-Ztg. darauf hin, daß wie auf der Elbe und der Donau auch auf der Oder eine tschechische Schiffahrts-Aktiengesellschaft gegründet wurde, deren Zweck es ist, die Verbindung mit dem Meere durch die eigenen, dem tschechoslowakischen Staat auf Grund des Versailler Friedensvertrags abgetretenen Verkehrsmittel zu ermöglichen. Das Aktienkapital beträgt 10 Millionen Tschechokronen und setzt sich aus 60 Prozent Stamm- und 40 Prozent Prioritätsaktien zusammen. Aenderungen in der Beteiligung im Aktienkapital haben einige Statutenänderungen, insbesondere betreffend die Vertretung im Verwaltungsvollzugsausschuß und Revisionskollegium, zur Folge. Der entscheidende Einfluß der Staatsverwaltung sei jedoch gesichert, und das Gesetz solle in Zukunft die Durchführung von Aenderungen ermöglichen, wie sie die Entwicklung der Gesellschaft erfordere. Eine Bedrohung der Staatsinteressen und damit des tschechoslowakischen Charakters der Gesellschaft sei ausgeschlossen. Der tschechische sozialdemokratische Abgeordnete Necas wies demgegenüber darauf hin, daß die Vorlage nur deshalb eingebracht wurde, damit der Firma Bata die Prioritätsaktien einzeln abgetreten werden können; die Zahl der Stimmen im Verwaltungsrat der Firma Bata entsprach nicht der Zahl ihrer Aktien. Der Staat werde künftig die bisherige Majorität, die er im neungliedrigen Verwaltungsrat habe, verlieren. Der Gesetzentwurf wurde schließlich in erster Lesung angenommen, die Abänderungsanträge wurden abgelehnt.

Königsberger Lagerhaus A. G., Königsberg. Die Gewinn- und Verlustrechnung der Königsberger Lagerhaus A. G. per 31. Juli ergibt einen Gewinn von 99 402 RM., aus dem zunächst der aus dem Vorjahr übernommene Verlustvortrag von 51 893 RM. gedeckt werden soll, sodaß dann noch ein Ueberschuß von 47 509 Reichsmark verbleibt, von dem 35 420 RM. zu Abschreibungen Verwendung finden sollen. Aus dem dann verbleibenden Reingewinn von 12 089 RM. wird auf 40 000 RM. Vorzugsaktien für die beiden Geschäftsjahre 1926-27 und 1927-28 eine Dividende von je 6% — 4800 RM. verteilt. Dem Reservefonds sollen 5000 RM. zugeführt und der verbleibende Rest von 2289 RM. auf neue Rechnung vorgetragen werden.

Schiffs- und Maschinenbau-A. G., Mannheim. Nach dem Bericht konnten die erzielten Preise nicht befriedigen, zumal der äußerst scharfe Wettbewerb, namentlich auch holländischer Werften, fortbestehe. Die ungünstige Lage der Rheinschiffahrt wirkt sich naturgemäß auch im Schiffbau aus. Trotzdem war das Werk etwas besser beschäftigt als im Vorjahre. Nach 60 854 (121 577) RM. Abschreibungen vermindert sich der Verlustvortrag aus 1926 von 65 995 RM. auf 48 853 RM. Die Bilanz verzeichnet bei 600 000 RM. Aktienkapital 13 277 Obligationen, die Kreditoren mit 478 000 (250 000) RM., andererseits die Debitoren mit 193 322 (32 500) RM., Materialien und unvollendete Arbeiten mit 227 800 (210 000) RM.

Uebigau Aktiengesellschaft, Schiffswerft, Maschinen- und Kesselfabrik in Dresden. Nach dem vorliegenden Geschäftsbericht hat das Geschäftsjahr 1927/1928 trotz der kritischen Lage in der Binnenschiffswerft-Industrie die Erwartungen erfüllt. Inlands-Aufträge konnten nur im scharfen Wettbewerb hereingebracht werden, bei Auslands-Aufträgen gelang es, bessere Preise zu erzielen. In das neue Geschäftsjahr geht die Gesellschaft mit einem wesentlich höheren Auftragsbestand hinein. Wegen weiterer, größerer Aufträge steht sie in ernsthaften Verhandlungen. Die vorliegenden Aufträge bieten nicht nur für die Werft, sondern auch für die Maschinen- und Kesselfabrik Beschäftigung für viele Monate. Der Schiffshilfsmaschinenbau wurde besonders weiter entwickelt und ein Typ „Uebigau-Winden" geschaffen, von dem Erfolge für die Maschinenfabrik erwartet werden. Bei vorsichtiger Bewertung der Vorräte und nach Verrechnung der vertragsmäßigen Gewinnanteile verbleibt ein Reingewinn in Höhe von 88 425.42 RM., der auf Vorschlag des Vorstandes durch Beschluß der am 13. 8. 28 in Görlitz stattgefundenen o. G. V. wie folgt verwendet wird:

5% Dividende auf das Gesellschaftskapital von RM. 1 500 000,—	RM. 75 000,—
Gesetzliche Rücklage	RM. 5 250,—
Vortrag auf neue Rechnung .	RM. 8 175.42
	RM. 88 425.42

Der vorliegende Auftragsbestand läßt, falls nicht unvorhergesehene Ereignisse eintreten, für das laufende Geschäftsjahr ein zufriedenstellendes Ergebnis erwarten. — In der o. G. V. wurden neu in den Aufsichtsrat gewählt die Herren Bankdirektor Gustav Pilster, Berlin; Konsul Wilhelm J. Weissel, Leipzig; Kommerzienrat Oswald, Dresden; Kommerzienrat Dr. Weil, Görlitz.

Gebrüder Sachsenberg A.-G., Roßlau a. E. Direktor Hugo Busse ist auf seinen Wunsch aus dem Vorstande der Gesellschaft ausgeschieden. Der Vorstand besteht nunmehr aus den Herren Ludwig Ahlers, Roßlau, Reinhard Fredenhagen, Roßlau, Heinrich Hechtel, Köln. Als Prokuristen bleiben bestellt die Herren Ernst Fabri, Köln, Emil Franke, Stettin, Kurt Heerdt, Roßlau. Zur rechtsverbindlichen Vertretung der Gesellschaft sind je zwei der vorstehenden Herren gemeinsam berechtigt.

Flender A.-G. für Eisen-, Brücken- und Schiffbau, Benrath. Der Abschluß für 1927 weist einen Verlust von rund 120 000 RM., der vorgetragen werden soll, aus. Das Ergebnis ist durch die wenig ausreichende Beschäftigung (etwa 60%) und die gedrückten Preise ungünstig beeinflußt worden. Im neuen Geschäftsjahr hat sich die Beschäftigung wesentlich gehoben, doch lassen die Preise noch zu wünschen übrig.

Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft, Flensburg. Im Zusammenhang mit den seit längerer Zeit in der deutschen Schiffbauindustrie bestehenden Konzentrationsbestrebungen hat die Stadtverwaltung von Flensburg reichlich ein Viertel der Aktien der *Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft*, Flensburg, angekauft, um in der Lage zu sein, bei einschneidenden Beschlüssen, wie Arbeitseinstellung, Auflösung oder Betriebszusammenlegung, gehört zu werden. Derartig wichtige Veränderungen bedürfen nämlich der Zustimmung einer Dreiviertelmehrheit. Aus diesem Anlaß wurden von den städtischen Kollegien die seit längerer Zeit getätigten Aktienankäufe nachträglich genehmigt und der hierfür auf dem Anleihewege aufzubringende Betrag von 800 000 RM. bewilligt.



ERSTE DONAU-DAMPFSCHIFFAHRTS-GESELLSCHAFT

Der Hauptgeschäftszweig dieser im Jahre 1829 gegründeten Gesellschaft, einer der größten Binnenschiffahrts-Unternehmungen Europas, ist die Reederei, die sich über die ganze schiffbare Donau und ihre derzeit zugänglichen Nebenflüsse erstreckt und Personen- sowie Güterdienst umfaßt.

Der Personenverkehr wird von Passau bis nach der unteren Donau, also auf einer Strecke von über 1 700 km fahrplanmäßig unterhalten. Ganz besonders hervorzuheben ist hierbei die Expreßlinie Wien—Bratislava (Preßburg)—Budapest—Beograd—Lom—Russe—Giurgiu, welche durch vier neue, modernst eingerichtete luxuriöse Dampfer bedient wird. Sämtliche Passagierlinien vermitteln wichtige Eisenbahnanschlüsse. Auf allen Dampfern befinden sich vorzügliche Restaurants und best eingerichtete Kabinen. Die Personenschiffs-Flotte der Gesellschaft umfaßt 26 Boote mit einer Leistungsfähigkeit von über 16 000 PS.

Die Gesellschaft unterhält ferner einen fahrplanmäßig organisierten Stückgüterdienst. Für die Ein- und Ausladung hat sie an den wichtigeren Umschlagsplätzen eigene, moderne, meist elektrisch betriebene Verladeanlagen und für die Aufbewahrung der Güter große Lagerhäuser errichtet. Dem Stückgüterdienst und dem Großverkehr in kompletten Kahnladungen (Holz, Getreide, Oelsaaten, Mehl, Kohle und Erze) dient eine moderne Flotte, die 50 Schlepper und Frachtdampfer von 29 200 PS, sowie 429 Kähne mit 249 000 Tonnen Tragfähigkeit umfaßt.

Die Gesellschaft besitzt für Transporte von Petroleum, Benzin und Rohöl 29 Tankboote, mit einem Fassungsraum von 20 100 Tonnen. Eine Kette von 98 Stationen den ganzen Strom entlang, bewährte nautische und technische Einrichtungen verbürgen beste Transportleistungen.

Der Gesellschaft gehören des weiteren 2 große Werften, eine in der Nähe von Wien (Korneuburg) und eine in Budapest, die insgesamt ca. 3000 Arbeiter beschäftigen, sowie ein Steinkohlen-Bergwerk in Ungarn (Fünfkirchen) das durch großzügige Investitionen für eine Jahresleistung von 1 250 000 Tonnen ausgebaut ist. Im Zusammenhange hiermit steht ein Elektrizitätswerk, sowie eine Fünfkirchen mit der Donau verbindende Eisenbahn nach Mohács.

Wien, am 9. August 1928.

BUCHBESPRECHUNGEN

Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft. 9. Band. 1926. Verlag der Hafenbautechnischen Gesellschaft e. V., Hamburg. Für den Buchhandel: VDI-Verlag G. m. b. H., Berlin NW 7, 1928. Preis in Leinen geb RM. 25,—.

Auch der vorliegende Band des Jahrbuches der Hafenbautechnischen Gesellschaft vermittelt neben dem Geschäftsbericht und der Berichterstattung über die im Mai 1926 in Bremen stattgefundene 8. ordentliche Hauptversammlung eine Reihe von wissenschaftlichen Abhandlungen erster Fachleute, die das Jahrbuch im Laufe der Jahre zu einem Standard-Werk des Hafenwesens überhaupt erstehen lassen. In erster Linie sind zu erwähnen die Vorträge über „Die Vergesellschaftung der Häfen" von Handelskammer-Sydnikus Dr. Lübbers, Emden, und Beigeordneter Dr. Bartsch, Mannheim, die das umstrittene Problem in tiefschürfender Weise bearbeitet haben. Der instruktive Vortrag von Oberbaurat Peter Hedde, Bremen, über die „Baugeschichtliche Entwicklung der bremischen Hafenanlagen" hat im Jahrbuch durch den Vortragenden wie durch Bauart Paul Beck, Bremerhaven, wertvolle Ergänzungen erfahren. / Unter den „Beiträgen", die das Jahrbuch laufend neben den Hauptversammlungsvorträgen enthält, ist vor allem die umfassende Arbeit von Oberbaudirektor Tillmann, Bremen, Baurat Andressen und Baurat Dr. Ing. Agatz über „Die Entwicklung der Umschlageinrichtungen in den bremischen Häfen" hervorzuheben. „Die Vertiefung der Außenweser durch den Ausbau des Fedderwarder Armes" hat in Strombaudirektor L. Plate, Bremen, einen sachverständigen Bearbeiter gefunden. Es genügt, auch auf die übrigen Beiträge „Bremerhaven, die 100jährige Hafenstadt Bremens an der Unterweser" (Oberbürgermeister Becké, Bremerhaven), „Die Hochseefischerei in Bremerhaven" (Fischereidirektor W. Reisner, Bremerhaven, und Stadtbaurat Hagedorn, Bremerhaven), „Neue akustische Signalgeber in der Seeschiffahrt für die Ansteuerung der Küsten und Häfen" (Dr. W. Kunze, Bremen), „Ueber die Möglichkeit wirtschaftlicher Betreibung mehrstöckiger Umschlagschuppen im Hamburger Hafen" (Dr. Ing. Hans Brockmann, Hannover), „Die Hafenerweiterung von Tanga in Deutsch-Ostafrika in den Jahren 1912-13" (Oberingenieur Ed. Kröger, Mannheim) nur hinzuweisen, um ein Bild von der Qualität des Gesamtwerkes zu geben. Die saubere Aufmachung ehrt ebenso die Druckerei (H. S. Hermann & Co., Berlin) wie den Schriftleitungs-Ausschuß, an dessen Spitze Oberbaudirektor Dr. Ing. e. h. Wendemuth, Hamburg, steht.

Gliederung und Stand der Rheinschiffahrt seit dem Kriege. Von Dr Hans Kleyboldt, Diplom-Volkswirt, Wesel a. Rh. A. Deichertsche Verlagsbuchhandlung Dr. Werner Scholl, Leipzig. 1927. Preis geh. RM. 3,50.

Die Abhandlung gibt eine Reihe von fleißig zusammengetragenen Einzeldarstellungen und Einzeltatsachen über den Stand der Rheinschiffahrt wieder. Nach einer Darstellung der Rheinwasserstände und Witterungseinflüsse auf die Rheinschiffahrt sowie der Störungen der Rheinschiffahrt in der Nachkriegszeit durch die Besatzung und die neu geschaffene französische Rheinflotte werden die Träger der Verkehrsfunktionen in der Rheinschiffahrt erörtert. Des weiteren kommen die Rheinfrachten und ihre Gestaltung und die Wirkung des Konkurrenzkampfes zwischen Eisenbahn und Rheinschiffahrt in der Nachkriegszeit zur Sprache. Eine tiefer schürfendere Betrachtung dieser letzteren Abschnitte wäre zu wünschen gewesen.

Die Schiffahrt im Wandel der Zeiten. Von G. A. Mulach. 4. Auflage. Verlegt bei Dieck & Co. in Stuttgart. Etwa 200 prächtige Kunstdruckbilder und erläuternder Text. Preis geh. RM. 5,50, Schw. Fr. 7,—; in Halbleinen geb. RM. 7,50; Schw. Fr. 9,40.

Auch dieser neue Band der Buchreihe „Wunder der Technik" hält, was sein Vorwort verspricht. Eine fesselnde, bunte Bilderreihe aus der Entwicklung der meerbezwingenden Fahrzeuge zieht an uns vorüber. Aus dem schier unerschöpflichen Reichtum von Vergangenheit und Gegenwart zeigt der Verfasser die großen Linien auf, durch keinerlei Nebensächliches wird der Beschauer ermüdet. Wir sehen da primitive Fahrzeuge der Vorzeitmenschen, zierliche Ruderer, hehre Segler und gewaltige Schlachtschiffe, Schiffahrt in tropischen Meeren und zwischen ewigem Eis, Häfen aller Zeiten, und schließlich erfahren wir auch vom Bau der Schiffe, von Sicherheitsanlagen und Leuchttürmen, von Unterseebooten und schwimmenden Passagierpalästen, Maschinenräumen und eleganten Salons. Zu betonen ist der vorbildliche Druck, das ausgezeichnete Papier und das prächtige Umschlagbild von Prof. Hohlwein, welches auch äußerlich das Buch zu einem Schmuckstück für jede Bücherei macht.

Hamburg im Spiegel der Welt. Herausgegeben von R. Pfeiffer. Verlag: Deutsche Beratungsstelle für kulturelle und wirtschaftliche Werbung G. m. b. H., Hamburg.

Nach einem Vorwort aus der Feder von Reichsaußenminister Dr. Stresemann, überschrieben „Hamburg und das Reich" gibt der schmucke Band in einer Anzahl von Einzelaufsätzen einen umfassenden und interessanten Ueberblick über Hamburgs Wirtschaft und Verkehrsleben unter besonderer Hervorhebung der propagandistischen Bedeutung Hamburgs für die deutsche Volkswirtschaft. Der Band enthält weitere eine Anzahl sauberer Holzschnitte und einen Vierfarbendruck des Dampfers „Albert Ballin".

Kennst Du den Hamburger Hafen?

Vor kurzem ist unter dem Titel „Hamburger Hafenrundfahrt" von Dr. H. Botsch eine Broschüre herausgegeben worden, die den fachmännisch interessierten Hafenbesucher in knappster sachlicher Form über das Wissens- und Sehenswerteste unterrichtet. Das Heft, dessen Zahlenmaterial auf neuestem Stand basiert, beschäftigt sich zunächst damit, warum und wie der Hamburger Hafen organisatorisch und technisch so geworden ist, wie er sich dem Besucher repräsentiert. In einem zweiten Abschnitt wird in Form einer Hafenrundfahrt auf all die Einzelheiten und Besonderheiten aufmerksam gemacht, die der Betrieb und der Umschlag eines Welthafens mit sich bringt. Das Ganze wird ergänzt durch einen auf allerneuestem Stand befindlichen Hafenplan. Die Broschüre ist zum Preis von RM. 0.80 zu beziehen entweder vom Herausgeber, Hamburg, Alsterdamm 25, oder durch den Verlag des Hamburger Ueberseeverkehrs-Handbuches, Hamburg 37, Brahmsallee 31.

Bremen im Welthandel. Handbuch der Zweigstelle des Auswärtigen Amts für Außenhandel Bremen. Zweite erweiterte und verbesserte Auflage. Bearbeitet von Dr. A. Lörner, Bremen. Verlag Franz Leuwer, Bremen.

Der neue Weg, den im vorigen Jahre die Zweigstelle des Auswärtigen Amts für Außenhandel, Bremen, im Kampf um die deutsche Welthandelsgeltung mit der Herausgabe obigen Werkes beschritt, hat sich als sehr wirkungsvoll erwiesen. Die jetzt vorliegende neue Auflage (sowohl die deutsche als auch die dreisprachige) ist gegenüber der ersten erweitert und verbessert, ohne den Grundcharakter zu ändern. Die Zahl der halb- und ganzseitigen Bilder ist auf 120 vermehrt, die Liste der bremischen Import- und Exportfirmen ist vervollständigt, vor allem wurde die Anschaulichkeit weiter erhöht durch Hinzufügung einer Liniennetzkarte und einer eindrucksvollen sechsseitigen farbigen Tafel: Bremen und die Unterweser. In lebendiger Weise führt das Buch die Kräfte vor Augen, mit denen die Hansestadt Bremen der deutschen Wirtschaft vor allem dem lebensnotwendigen Auslandsgeschäft dient. Das Buch erweist aufs beste, wie erfreulich sachlich die freie Hansestadt Bremen ihre Aufgabe darin erblickt, die überseeische Pionierarbeit zu festigen und zu fördern. Der Unternehmungsgeist des bremischen Kaufmanns, verständnisvoll unterstützt von einem selbständigen Staatsorganismus, spiegelt sich in dem Werke klar wieder, sodaß es nicht nur dem praktischen Kaufmann und Industriellen, sondern auch dem Wirtschaftspolitiker, dem Volkswirtschaftler und dem Wirtschaftsgeographen wichtige Aufschlüsse vermittelt.

Elbing, der Hafen Westpreußens.

Unter dieser Bezeichnung hat das Städt. Verkehrsamt Elbing ein Faltblatt herausgegeben, dessen Form und Ausführung einen angenehmen Eindruck auf den Beschauer macht. Der Ueberschrift paßt sich ein von dem Elbinger Künstler Bruno Schmialek entworfenes Titelbild würdig an, das einige alte Giebelhäuser am Elbingfluß zeigt. Im Flusse selbst sind zwei entladene Schiffe älteren Typs sichtbar. Wuchtig hebt sich unter der Betitelung das zweifarbige Stadtwappen ab. Eine kartographische Darstellung zeigt die Lage Elbings im Mittelpunkt wichtiger Verkehrsverbindungen, als da sind: die Eisenbahn-Hauptstrecke Elbing-Berlin, Elbing-Königsberg-Leningrad, Elbing-Wormditt-Rastenburg, Elbing-Allenstein-Johannisburg, Elbing-Mißwalde-Osterode-Hohenstein, ferner die Schiffahrtsverbindungen Elbing-Kahlberg, Elbing-Stettin, Elbing-Pillau-Königsberg, Elbing-Danzig, die Verbindung mit dem südöstlichen Ostpreußen durch den Oberländer-Kanal und die Haffuferbahnverbindung Elbing-Braunsberg. Der günstigen Lage zum Frischen Haff und der Ostsee verdankt die Stadt Elbing ihre Eigenschaft als See- und Hafenstadt.

Die Auswahl der zahlreichen Bilder ist als geglückt zu bezeichnen: sie zeigen das alte und das neue Elbing, Elbing als Industrie- und Hafenstadt, die Stadt des wirtschaftlichen und geistigen Lebens, und die schöne Umgebung: Vogelsang, die Haffküste mit Haffschlößchen und Cadinen, die Frische Nehrung mit dem Ostseebad Kahl-

berg, den Oberländer Kanal und das Sorgegebiet mit all diesen Schönheiten steht Elbing so manchen schönen Plätzen im übrigen Deutschland nicht nach. Kurze Bildbeschreibungen sowie eine leichtverständliche und einprägbare Stadtbeschreibung erhöhen den Wert des neuen Faltblattes. Das Ganze ist in Kupfertiefdruck ausgeführt und geeignet, den Schwestern und Brüdern jenseits des polnischen Korridors ein wahres Bild von der alten See- und Hafenstadt Elbing und deren Umgebung zu vermitteln und zu deren Besuch anzuregen.

Karte der Elbe von Hamburg bis zur Mündung. Maßstab 1 : 75 000. Fünffarbiger Steindruck. Verlag von Friedrichsen, de Gruyter & Co. m. b. H., Hamburg 36. Preis in Leporelloform gefaltet RM. 6,—; auf Leinen in Leporelloform gefaltet RM 10.—.

Das dargestellte Gebiet umfaßt die Elbe einschließlich der Hafenanlagen von Hamburg-Altona und Harburg abwärts über Cuxhaven und Brunsbüttel mit der angrenzenden Küste der Dithmarscher Bucht bis zur Linie Trischen-Feuerschiff 1. Daneben ist Cuxhaven noch einmal im Maßstab 1 : 18 750 abgebildet. Landeinwärts ist folgendes aufgenommen worden: Städte mit günstiger Wasserverbindung zur Elbe und Landmarken wie Kirchen, Mühlen und Fabrikschornsteine, soweit sie von der Elbe aus sichtbar sind. Der Orientierung dienen ferner: Leuchtfeuer mit Farben und Sektorgrößen, charakteristische Uferprofile, Seezeichen und Entfernungszahlen des Fahrwassers in Kilometern. Die Tiefenverhältnisse sind durch Farben, Linien und Zahlen markiert. Alle Eintragungen der Karte sind nach dem neuesten Stande vorgenommen. Die Karte enthält in übersichtlicher Weise alles, was der Segler auf der Niederelbe wissen muß. Die neue Auflage bringt gegenüber den früheren viele Aenderungen in Tiefen und Feuern.

Lageplan der Duisburger Reede

Der vom Wasserbauamt Rhein, Duisburg, herausgegebene Lageplan der Duisburger Reede gibt einen klaren Einblick in die Gestalt unseres größten deutschen Binnenhafens.

Taschenbuch für Schiffsingenieure und Seemaschinisten. Herausgegeben von Obering. E Ludwig, unter Mitwirkung von Obering. W. Brose und Ing. Ziem. Mit einem Beitrag über Nautik von Prof. Steppes, Direktor der Seefahrtschule in Hamburg, nach Angabe von Prof Dr. G. Bauer, Direktor der Deutschen Schiff- und Maschinenbau A. G., 4. Auflage. 588 Seiten, 495 Abb. Kl. 8⁰. 1928. In Leinen geb. RM. 12.—.

Inhalt: 1. Zahlentabellen. 2. a) Mathematik, b) Mechanik, c) Physik, d) Festigkeit der Körper. 3. Die Antriebsmaschine. a) Kolbendampfmaschine. b) Dampfturbinen, c) Verbrennungsmotoren, d) Massenwirkungen, e) Beziehungen zwischen Maschinenleistung, Umdrehung, Brennstoffverbrauch, Schiffsgeschwindigkeit und zurückgelegtem Weg, f) Schiermittel. 4. Dampfkessel. 5. Hilfsmaschinen und Apparate. 6. Rohrleitungen. 7. Schiffshilfsmaschinen. 8. Elektrische Einrichtungen an Bord. 9. Instrumente und Messungen. 10. Schiffbau. a) Segelschiffe. b) Maschinell fortbewegte Schiffe. 11. Aus der Nautik und verwandten Gebieten. 12. Gesetze und Vorschriften. 13. Verschiedene Tabellen (Geldwert, Masse, Gewichte, Geschwindigkeit usw.)

Das vorliegende Taschenbuch ist dem Schiffsingenieur und Seemaschinisten auf diesem umfangreichen Gebiete von großem Nutzen, da es sich nicht darauf beschränkt, eine trockene Zusammenstellung von Tabellen und Zahlenangaben zu bieten, sondern unter Vermeidung alles für die Praxis nicht unmittelbar Notwendigen die verschiedenen Gebiete des Schiffbaues und des Schiffsmaschinenbetriebes in kurzen Abrissen nahezu erschöpfend und dem neuesten Stande der Technik entsprechend behandelt.

Ueberströmen, Ueberfall und Ausfluß. — Das Wasserauflaufen. Von Dipl. Ing. Dr. Ing. Felix Bundschu. Nr. 5 der „Mitteilungen aus dem Wasserbaulaboratorium der Technischen Hochschule zu Berlin", herausgegeben von Prof. Dr. Ludin, Berlin. Selbstverlag des Wasserbaulaboratoriums.

Die Arbeit weist grundsätzliche Fehler in der Ableitung der seitherigen Wehr- und Ausflußformeln nach, leitet neue Formeln für „Ueberströmen", „Ueberfall" und „Ausfluß" nach und berichtet über Modellversuche im Wasserbaulaboratorium der Technischen Hochschule Berlin.

Die Kunst des Segelns. Von Dipl. Ing. Willy Goepferich. 147 Seiten mit 90 Abbildungen. Kartoniert Rm. 4,—, in Leinen geb. Rm. 5,—. Union Deutsche Verlagsgesellschaft in Stuttgart

Dieser neuste Band der bekannten „Spiel- und Sportbibliothek" des Unionverlags ist verfaßt von einem erfahrenen Sportsegler und eine leichtverständliche, knappe, aber vollständige Zusammenfassung alles dessen, was ein solcher wissen muß. So kann der Anfänger im sogenannten „Kleinsegelsport" daraus leicht und doch gründlich die wahre „Kunst des Segelns" erlernen. Auch der Kundige wird hier wertvollen Rat und Anregung, Hinweis auf manche seglerische Feinheit finden. — Goepferich lehrt den Bootskörper und seine Elemente, die gesamte Takelung mit allen Einzelheiten verstehen und handhaben und gibt anschließend ausführliche, alle denkbaren Möglichkeiten berücksichtigende Darlegungen über die Technik des Segelns. Anweisungen für die Pflege des Bootes und der Segel, Angaben über Anschaffungs- und Unterhaltungskosten sind beigefügt. Der Text wird durch verschiedene Abbildungen und eine große Zahl lehrreicher Zeichnungen veranschaulicht. — In der jetzt wieder beginnenden Wassersport-Saison kann Goepferichs Buch vielen Seglern wertvolle Dienste leisten. Auch im Interesse des edlen Sports selber wäre ihm weiteste Verbreitung bei dessen Anhängern zu wünschen.

Seewasserstraßenordnung. Polizeiverordnung zur Regelung des Verkehrs auf den deutschen Seewasserstraßen (SWO). Herausgegeben im Reichsverkehrsministerium. Zweite Auflage. Verlegt bei E. S. Mittler & Sohn, Berlin, 1928.

Die vorliegende Ausgabe der SWO ist für den Gebrauch an Bord bestimmt. Sie enthält als Anlagen die Seestraßenordnung, die allgemeinen Grundsätze für die Betonung und Befeuerung der deutschen Küstengewässer, einen Auszug aus der Lotsensignalordnung, die Verordnung über das Verhalten der Schiffer nach einem Zusammenstoß von Schiffen auf See, die für die Kapitäne wichtigen Bestimmungen der deutschen Zollvorschriften und der deutschen Vorschriften für die gesundheitliche Behandlung der Seeschiffe.

Die SWO gilt auf Grund besonderer Polizeiverordnungen der zuständigen Behörden auch für die Trave und für das Reichskriegshafengebiet von Kiel. Der Vollständigkeit halber sind die für diese Wasserstraßen gültigen Sondervorschriften als Anlage aufgenommen worden.

Graf v. Luckner: Seeteufel erobert Amerika. Mit 125 Abbildungen Leipzig 1928. Koehler & Amelang, Verlag. Ganzleinen RM. 6,—.

Luckners neues Buch „Seeteufel erobert Amerika" berichtet von einer neuen Kaperfahrt, die den Herzen der Amerikaner galt und die den Erfolg gehabt hat, daß auch den stockamerikanischen Kreisen klargemacht worden ist, daß wir Deutschen nicht die „Hunnen" sind, als die wir verschrien waren, daß wir den Krieg nicht grausamer geführt haben als nötig war. Das ist ein großer Erfolg!

Was das Buch besonders wertvoll macht und ihm bleibende Bedeutung verleiht, das ist der Hauch von Versöhnung, der von ihm ausgeht, der Geist, der, über allen Parteien stehend, nur Deutsche kennt. Das Bekenntnis des Seehelden des Deutschen Kaiserreiches, der, aus alter Familie stammend, seine Laufbahn als einfacher Matrose begann, der das friedliche Amerika zur Begeisterung über den Gentleman-Seeräuber gezwungen, der keinen Tropfen Blut vergossen hat, — das Bekenntnis dieser Persönlichkeit zur Verständigung, zum Frieden ist das Große, Bleibende, das von diesem Buche ausgeht.

Güter-Kursbuch (Gkb) der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Auswahl schnellster Güterzugverbindungen für den Wagenladungsfernverkehr. Sommerausgabe 1928. Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn, Berlin W 8. Format DIN A 4 (21 : 29,7 cm), 740 Seiten und eine Uebersichtskarte. Preis RM 3.—.

Die Sommerausgabe 1928 des amtlichen Güter-Kursbuches wird als unentbehrliches Hilfsmittel für jeden Eisenbahn-Verfrachter dank seiner übersichtlichen Gliederung wohl von selbst wieder bei allen Interessenten Eingang finden. In ihm sind nicht nur die günstigsten Transportmöglichkeiten für Eil- und Frachtgut-Wagenladungen innerhalb Deutschlands aufgestellt, sondern zugleich auch für die Bereiche fremder Bahnen; eine beiliegende Uebersichtskarte und ein alphabetisches Verzeichnis erhöhen die Verwendbarkeit des Buches.

Verzeichnis der oberen Reichsbahnbeamten 1928. 24. Jahrgang. Zusammengestellt nach Unterlagen der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft nach dem Stande vom März 1928. Berlin 1928. Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn, Berlin W 8. Format 12 : 17 cm. 400 Seiten mit 4 Bildnissen. In lichtechtes Leinen gebunden. RM. 12,—.

Das bekannte „Verzeichnis der oberen Reichsbahnbeamten" ist für 1928 zum 24. Male erschienen. Diese Tatsache beweist wohl am besten die Notwendigkeit dieses Buches, das eigentlich zu Unrecht einen so bescheidenen Titel führt; denn dieses „Verzeichnis" ist ja in Wirklichkeit viel mehr als eine Aufzählung der Namen der leitenden Beamten, es bringt neben den Angaben über die einzelnen Beamten die genaue Gliederung des größten Privatbetriebes der

ERLINER HAFEN- U. LAGERHAUS A.-G.

:RLIN-PLÖTZENSEE, WESTHAFEN-VERWALTUNGSGEBÄUDE

:RAMM-ADRESSE BEHALAWEST, FERNRUF HANSA 1645-1649, 1900-1905, FERNVERKEHR HANSA 6489



ämtliche Berliner Hafenanlagen

sthafen, Osthafen, Spandauer Hafen, Nordhafen, Urbanha-
, Schöneberger Hafen, Häfen zu Tegel u. Neukölln u. Ladestr.



KOHLENFÖRDERANLAGEN AN DER LADESTRASSE AM SPREEBORD

Technische Einrichtungen

rane, 2 Schwerlastkrane, 1 Brückenkabelkran, 4 Kohlenförderanlagen
egelbrücke, 1 Sauger, 3 Elevatoren z. Getreideumschlag, 16 Lagerhallen
62 432 qm Lagerfläche, 1 Zollspeicher mit 19 726 qm Lagerfläche und
etreidespeicher mit 38 818 qm Lagerfläche. Freilagerfläche 439 633 qm

Welt, die Zusammensetzung des Verwaltungsrates usw. Man erfährt also neben der regionalen Gliederung, welche Ressorts von den einzelnen Beamten verwaltet werden oder mit dem terminus technicus die Referate bezw. die Dezernate der Oberbeamten. *Behörden, Handel und Industrie* und insbesondere die *Lieferfirmen der Reichsbahn* werden deshalb diesen zuverlässigen Führer ebenso wenig entbehren wollen wie die Reichsbahnbeamten selbst, für die er bei der Arbeit unentbehrlich ist.

Die Ausnahmetarife der Deutschen Reichsbahn. Gültig vom 1. Mai 1928. Mit Ergänzung I vom 1. 7. 1928. Bearbeitet und herausgegeben von der Schiffahrtsstelle beim Bayerischen Staatsministerium des Aeußern, München. Preis RM 4,30.

Die vorliegende Neuausgabe der Zusammenstellung, die sich in der Praxis bereits ausgezeichnet bewährt hat, enthält sämtliche Ausnahmetarife aus dem Reichsbahngütertarif, Heft C II b vom 1. April 1928, die Ausnahmetarife im Wettbewerb mit dem Kraftwagen usw. (sogenannte K-Tarife), die Ausnahmetarife des Donauumschlagstarifes, den Nottarif und die Kohlenausnahmetarife. Ueber diese Tarife befindet sich im Anfang der Zusammenstellung ein alphabetisches Verzeichnis, in welchem jedoch nicht alle Güter nach der genauen tarifmäßigen Bezeichnung, sondern nur unter einem Sammelnamen (wie: Eisen und Stahl, Eisen und Stahlwaren, Glas und Glaswaren, Tonwaren usw.) aufgeführt sind. Ferner enthält die Zusammenstellung (auf farbigem Papier) sämtliche Durchfuhrausnahmetarife (D und S D-Tarife) mit den Anwendungsbedingungen und einem Warenverzeichnis über die in diese Tarife einbezogenen Güter. Die Tarife sind in Tabellenform angeordnet und zwar so, daß die wichtigsten Merkmale derselben sofort erkennbar sind. Die hauptsächlichste Anwendungsbedingungen der Tarife sind der Reihenfolge nach zusammengestellt und mit Nummern versehen. In der Spalte „Anwendungsbedingungen" der Tarife ist auf diese Nummern hingewiesen.

Graphische Tarifbehelfe.

Im *Verlag Allgemeiner Tarif-Anzeiger, Wien*, sind soeben die ersten graphischen Tarifbehelfe erschienen. Mit dieser Neuerung wird bezweckt, die Schwierigkeiten der Tarifanwendung so weit als möglich zu verringern und Fehlerquellen bei der Frachtkalkulation auszuschließen. Das Wesentliche der Neuerung besteht darin, daß die Gütertarife eines bestimmten Landes auf einer Art Eisenbahnkarte gewissermaßen *graphisch* aufgelöst werden. Durch Verwendung verschiedener Farben und verschiedener Zeichen ist dem Graphikon z. B. zu entnehmen, welche Eisenbahnlinien im Güterverkehr durchgerechnet oder nicht durchgerechnet werden, welche Gebührenberechnungstabellen für sie gelten, welche Linien dem I. Ue. G. angehören, ob sie sich in Privatbesitz befinden, eingleisig oder zweigleisig sind, ob ein Uebergang von einer Linie auf die andere stattfindet. Bei den einzelnen Stationen finden sich Angaben z. B. darüber, ob eine Expedition zulässig ist, ob örtliche Gebühren eingehoben werden oder eine Umladung stattfinden muß. Es sind die Achsdrücke für jede Strecke angegeben, die Grenzpunkte von den Grenzgemeinschaftsstationen unterschieden usw. usw. Zunächst sind die graphischen Tarifbehelfe, deren gesetzlich geschützte Bezeichnung *„Graphischer Tarifbehelf ATA"* lautet, für *Oesterreich-Ungarn*, die *Tschechoslowakei* und *Rumänien* erschienen. Die Graphika für Deutschland, Polen und Jugoslawien befinden sich noch in Bearbeitung. Die Verwendung der graphischen Tarifbehelfe spart auch Zeit, denn es finden sich Angaben vereint vor, die sonst verschiedenen Stellen eines Tarifes oder mehrerer Tarife entnommen werden müssen.

Die graphischen Tarifbehelfe sind bei der „Internationalen Zentralverkaufsstelle für Tarife", Wien I, Biberstr. 16, erhältlich. Der Preis für die einzelnen Karten bewegt sich zwischen 3,— und 6,— Schilling pro Exemplar.

Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO). Im Reichsverkehrsministerium durchgesehene Ausgabe. Verlag von Julius Springer, Berlin, 1928. Preis kart. RM 3,60.

Die neue, vom 1. 10. 1928 ab gültige Eisenbahn-Verkehrsordnung wird hiermit nebst amtlicher Begründung der Oeffentlichkeit in handlicher Ausgabe zur Verfügung gestellt.

Kommentar zur Eisenbahnverkehrsordnung.

Zu der neuen Eisenbahn-Verkehrsordnung wird in Kürze im Verlag Reimar Hobbing, Berlin, ein Kommentar erscheinen, der die Herren Reichsbahndirektor Dr. Kittel, Mitglied der Reichsbahn-Hauptverwaltung, Regierungsrat Dr. Friebe im Reichsverkehrsministerium und Dr. Hay, den Referenten für Verkehrsfragen beim Deutschen Industrie- und Handelstag zu Verfassern hat.

Allgemeine Wirtschaftsgeographie. Einführung und Grundlagen. Von Dr. Rudolf Lütgens, Privatdozent an der Hamburgischen Universität. Verlag Ferdinand Hirt, Breslau, Königsplatz 1, 1928. Preis geb. RM. 8,50.

Das vorliegende Buch beschäftigt sich nach einer Einleitung, in welcher Begriff, Stellung und Einteilung der Wirtschaftsgeographie erläutert werden, in seinem ersten Abschnitt mit den phisikalisch-geographischen Grundlagen des Wirtschaftslebens: Klima und Erdoberfläche. Der zweite Abschnitt behandelt die Bedeutung der Pflanzen und Tierwelt für Wirtschaft und den Menschen, während der dritte Abschnitt sich mit dem Menschen als dem Träger der Wirtschaft befaßt. Ein besonderer Vorzug des Buches liegt u. a. in der glücklichen Verknüpfung der theoretisch-systematischen Darstellung mit praktischen Beispielen.

Wirtschaftsgeographie Sachsens. Von Dr. Gerhard Röllig. Verlag Ferdinand Hirt & Sohn, Leipzig, 1928. Preis geb. RM 6,50.

Die vorliegende Arbeit vermittelt eine Gesamtschau wirtschaftsgeographischer Art über das Land Sachsen und seine Wirtschaft mit Hilfe geographischer Methode. Im Vordergrund des Problems steht dabei die Fragestellung: Welches sind die geographischen Ursachen, die zur Bildung des sächsischen Industriegebietes und, noch differenzierter gesehen, zur Entwicklung gerade der dort ansässigen Industrie geführt haben. Es werden zunächst die geographischen Grundlagen für die Entwicklung der sächsischen Landwirtschaft und deren Bedeutung für Sachsens Lebensmittelversorgung erörtert, sodann wird die Bevölkerung einer Betrachtung unterzogen und schließlich wird die Industrie Sachsens in ihren Zusammenhängen mit den geographischen Gegebenheiten eingehend untersucht und dargestellt.

Statistik. Von Dr. Hero Moeller, o. ö. Professor an der Universität Erlangen. Preis geh. RM. 6,20; in Leinen gebunden RM. 8,20 — 163 Seiten. 1928. Industrieverlag Spaeth & Linde, Berlin W 10, Wien I.

Die vorliegende Einführung in die Statistik erstreckt sich auf das Gesamtgebiet der gesellschaftlichen Statistik. Verf. hat sich dabei nicht, wie die Autoren älterer, ähnlicher Bearbeitungen, auf die allgemeine Theorie der Statistik beschränkt. Er bringt neben einer Darstellung der Hauptprobleme der allgemeinen statistischen Methodenlehre eine verhältnismäßig umfangreiche Behandlung der einzelnen Zweige der Statistik, insbesondere der Bevölkerungs- und der Wirtschaftsstatistik. Dabei ist die vom Verf. gebotene Analyse der Methoden der neuen deutschen Volks-, Berufs- und Betriebszählung wie auch seine Darstellung des Aufbaues der deutschen Außenhandelsstatistik von erheblichem, aktuellem Interesse. Das Werk zeichnet sich durch sehr übersichtliche Stoffgliederung und durch wissenschaftliche Klarheit aus. Es dürfte sich vor allem für den nationalökonomischen und den betriebswirtschaftlichen Studierenden zum Studienleitfaden, wie auch zum Selbststudium, eignen. Angesichts der eingehenden Behandlung des praktischen statistischen Arbeitsverfahrens erscheint das Buch auch besonders brauchbar als Einführung in den Dienst bei den öffentlichen statistischen Aemtern und bei den größeren statistischen Büros der Betriebe und Verbände. Für den Laien, den „Konsumenten" der Statistik, bietet die Schrift die Grundlage für die Gewinnung selbständigen Urteils über die Zuverlässigkeit statistischer Nachweisungen. Die Schrift ist mit Literaturverzeichnissen und alphabetischem Register versehen.

Gewerbeordnung für das Deutsche Reich nebst Kinderschutzgesetz und Hausarbeitsgesetz sowie den für das Reich und Preußen erlassenen Ausführungsbestimmungen. 21. veränderte Auflage, bearbeitet von Stadtrat Dr. Friedrich Hiller und Oberbürgermeister Dr. Hermann Luppe, Berlin und Leipzig, 1928. Verlag Walter de Gruyter & Co. Preis in Leinen geb. RM. 11,—.

Für die Brauchbarkeit des bekannten, als Nr. 6 der Guttentag'schen Sammlung Deutscher Reichsgesetze erschienenen Kommentars spricht die Tatsache, daß bereits in 21. Auflage das 148. Tausend erschienen ist. Die neue Auflage berücksichtigt die neueste Rechtsprechung, die Arbeitszeitverordnungen und das Mutterschutz-Gesetz sind neu aufgenommen. Die Perioden der Kriegs- und Inflationswirtschaft sind überwunden und aus der Gesetzgebung fast restlos verschwunden, sodaß die GO auch in ihrem ersten Abschnitt wieder stärker zu ihrem Recht gekommen ist. Da mit einer Kodifizierung des gesamten Arbeitsrechts in absehbarer Zeit kaum zu rechnen sein wird, dürfte die Befürchtung einer Veralterung des Kommentars der Neuanschaffung nicht im Wege stehen.

Zollhandbuch für das Deutsche Reich. Der deutsche allgemeine Zolltarif mit den Tarifzugeständnissen an die einzelnen Vertragsstaaten und der deutsche Gebrauchszolltarif. Mit Angabe der Vorkriegszollsätze und mit einem Warenverzeichnis. Nach amtlichen Quellen bearbeitet von O. Lang, Ministerialamtmann im Reichswirtschaftsministerium. Nach dem Stande vom 1. Mai 1928. — Verlag der „Zollhandbücher für den Welthandel"

(Reimar Hobbing), Berlin SW 61. In Ganzleinenband RM. 14.—.

Die vorliegende Bearbeitung des Zolltarifs ist *neuartig* und bisher noch in keiner Ausgabe geboten. Uebersichtlich angeordnet und durch verschiedenartige Schriftarten klar unterschieden werden der *allgemeine Tarif*, die *Vertragstarife* und der *Gebrauchstarif* nebeneinandergestellt, und als wichtiger Vergleich die autonomen und vertragsmäßigen *Vorkriegszollsätze* angeführt.

Neben dem Tarifteil beschränkt sich das Zollhandbuch nicht wie alle bisherigen Ausgaben auf die Wiedergabe des Zolltarifs und des Zolltarifgesetzes, sondern es sind hier erstmalig auch die *sonstigen Bestimmungen* zusammengestellt, die für die Wareneinfuhr von Bedeutung sind, und zwar nicht durch Wiedergabe schwer verständlicher Gesetzesparagraphen, sondern in Form eines systematischen *Abrisses aus dem deutschen Zollrecht*, insbesondere die Vorschriften über Ursprungszeugnisse, Tatsordnung, Einfuhrverbote, innere Abgaben usw. Eine Uebersicht über die handelspolitischen Beziehungen Deutschlands sowie ein sehr ausführliches *Warenverzeichnis* mit über 8000 Stichworten bilden eine wertvolle Ergänzung.

Luftgefahr und Luftschutzmöglichkeiten in Deutschland. Herausgegeben von Dr. Ing. e. h. Dr. jur Krohne, Reichsminister a. D., Präsident des Vereins Deutscher Luftschutz E. V. Verlag Deutscher Luftschutz E. V., Berlin W 35, Preis RM. 2.—.

Die vorstehende Denkschrift will die Tore des Verständnisses für die Notwendigkeiten eines zivilen Luftschutzes öffnen und Wege zu seiner Schaffung weisen. Nach einem Ueberblick über die Entwicklung des Kampfflugwesens im Kriege und in der Nachkriegszeit und einer Darstellung der Angriffsmittel der offensiven Fliegerkampfkräfte und ihrer effektiven Wirkung werden die Möglichkeiten des Luftschutzes erörtert. Neben der militärischen Abwehr, die Deutschland durch den Versailler Vertrag verboten ist, steht der zivile Luftschutz, der eben durch das Pariser Luftfahrtabkommen gestattet und darum für Deutschland von besonderer Bedeutung ist. Das unmittelbare Verdienst der Denkschrift besteht darin, die Oeffentlichkeit wachzurütteln und an ihre unabweisbaren Verpflichtungen gegenüber der Zukunft auf dem Gebiete des zivilen Luftschutzes eindringlich zu mahnen.

Die Industrie in Oberbaden. Viertes Sonderheft der Freiburger Zeitung. Verlag von Poppen & Ortmann, Freiburg i. Br., Kaiserstr. 119. Preis brosch. RM. 2.—.

Das vorliegende Sonderheft der Reihe periodisch von der Handelsredaktion der Freiburger Zeitung herausgegebenen Wirtschaftsbroschüren entspricht seinen Vorgängern im Inhalt und Ausstattung vollauf. Durch neue Spezialbeiträge wird die Kenntnis der eigenartig gelagerten oberbadischen Industrie weiter vertieft. Das Heft besticht wiederum durch vortreffliche Bildbeigaben von der Künstlerhand Hans Lembkes (Freiburg). Ohne Zweifel wird auch dieses Heft bei allen Interessenten der badischen und darüber hinaus der deutschen Wirtschaft stärksten Beifall finden und der begrüßenswerten, unseres Wissens von keiner zweiten Stelle mit ähnlicher Zielsicherheit ausgebauten wirtschaftsliterarischen Institution neue Freunde zuführen. Aus dem reichen Inhalt heben wir nur die grundlegenden Erörterungen über die Auswirkungen des deutsch-französischen Handelsvertrages, besonders für die Textilindustrie, sowie den Aufsatz über das Rheinseitenkanalproblem hervor.

Luftschiff und Luftfahrt in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft. Von Marine-Baurat Dietrich Engberding. Din A 4, XXIV/304 Seiten mit 133 Abbildungen, 7 Vollbildern, 1 Tafel und 1 Bildnis. 2. erweiterte Auflage. Gebunden RM. 7.—; für VDI-Mitglieder RM. 6.30. 1928. (VDI-Verlag G. m. b. H., Berlin NW 7).

Wir haben ein Buch vor uns liegen, das in lebendiger Sprache ein plastisches Bild von dem Aufbau eines Luftschiffes, von der Art seiner Verwendung, von den bisherigen Leistungen der Luftschiffriesen und von der voraussichtlichen Zukunftsentwicklung gibt.

Obwohl durchaus allgemeinverständlich geschrieben besitzt das Werk einen hohen technischen und wissenschaftlichen Wert, der es nicht nur für den Laien, sondern auch für den Ingenieur und Fachmann der Luftfahrt durchaus lesenswert macht.

Ausstattung und Druck verdienen rückhaltlose Anerkennung. Die zahlreichen Photographien und Zeichnungen sind mit sicherem Blick für das Wesentliche und Interessante ausgewählt worden.

Aufsatz-Verzeichnis der Zeitschrift „Braunkohle“ für die ersten 25 Jahrgänge 1902-03 — 1926-27 (Band I—XXV). Verlag von Wilhelm Knapp, Halle (Saale), 1927. Preis br. RM. 7.—; geb. RM. 8.60

Das vorliegende Gesamt-Aufsatzverzeichnis verdankt sein Entstehen dem 25jährigen Bestehen, auf das die Zeitschrift „Braunkohle“ am 1. 4. 27 zurückblicken konnte. Die Beiträge sind nach sachlichen Gesichtspunkten geordnet, die Stoffanordnung in Form einer systematischen Inhalts-Uebersicht dem Verzeichnis vorangesetzt. Daneben ist noch ein Sachverzeichnis beigegeben, das jedoch nur eine alphabetische Wiederholung der Inhaltsübersicht ist. Die Benutzung des Inhaltsverzeichnisses kann entweder mit Hilfe des alphabetischen Sachverzeichnisses oder der systematischen Inhaltsübersicht erfolgen. Dem Inhaltsverzeichnis ist angeschlossen das Verfasser-Verzeichnis. Die Zusammenstellung wird als Nachschlagewerk gute Dienste leisten.

Demag-Nachrichten. Das vorliegende Heft 3 der Demag-Nachrichten in Din A 4 Format, 32 Seiten, 106 Abbildungen, behandelt als Sondernummer Krane für den Hafenbau.

An keinem technischen Gebiet nimmt die Gesamtheit so starken Anteil als an der Technik des Verkehrs. Der nasse Verkehr, besonders der weitaus umfangreichere Güterverkehr, erfordert neben geräumigen, zum Teil dem Verschiffungsgut angepaßten, schnellen Schiffen neuzeitliche und wirtschaftliche Krananlagen, um die Fahrzeuge rasch und mit den niedrigsten Kosten zu beladen und zu löschen, ihre Liegezeit abzukürzen und sie schneller ihrer eigentlichen Bestimmung, dem Gütertransport wieder zuzuführen. Das Sonderheft berichtet außerdem noch über Vorrichtungen, die in das Gebiet des Hebezeugbaues fallen und der raschen Abwicklung des Hafenverkehrs sowie dem Instandhalten und Bergen von Schiffen dienen.

Wieviel Geld lassen andere Länder im Reiseverkehr zu?

Bekanntlich ist die Mitnahme von Zahlungsmitteln bei Reisen im Auslande an mancherlei Beschränkungen gebunden, die sehr lästig und störend sind. Da die Vorschriften in den einzelnen Ländern sehr verschieden sind, vielfach gar nicht bekannt, so erlebt der Reisende sehr oft Ueberraschungen unangenehmer Art. Um ihn davor zu bewahren, hat die Industrie- und Handelskammer zu Düsseldorf ein Merkblatt über die Mitnahme von Zahlungsmitteln bei Auslandsreisen herausgegeben. Sie veröffentlicht soeben eine 2. Auflage dieses Merkblattes, die den neuesten Stand der Vorschriften berücksichtigt. Das Merkblatt kann von der Geschäftsstelle der Kammer zum Preise von 40 Pfg. das Stück — bei Sammelbestellungen Preisnachlaß — bezogen werden. Die Portokosten werden gesondert in Rechnung gestellt.

Dieser Nummer unserer Zeitschrift liegt ein Prospekt der Hille-Werke A.-G., Dresden, über kompressorlose Dieselmotoren bei. Wir empfehlen diese Beilage allen Interessenten zu besonderer Beachtung.

1928 Nr. 18-19 1. Oktoberheft

Zeitschrift für Binnenschiffahrt

Herausgeber: Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt e. V. Berlin NW 87 Klopstockstr. 42
Fernsprech-Anschluss Amt Hansa Nr. 2744, Nr. 2745 und Nr. 2755 • Telegramm-Adresse Binnenfahrt, Berlin

60. JAHRGANG DER MITTEILUNGEN DES ZENTRALVEREINS

Vorstand: Generaldirektor Dr. h. c. Ott, Köln / Geh. Baurat Prof. Dr. ing. h. c. de Thierry, Berlin
Hauptgeschäftsführer: Syndikus E. Schreiber, Berlin NW 87, Klopstockstr. 42

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" erscheint zweimal monatl. u. ist Organ nachstehender Vereinigungen

Brandenburgischer Oder-Verein, Frankfurt a. O. / Bremer Kanal-Verein, Bremen / Deutsch-Oesterreich-Ungarisch-Schweizerischer Verband für Binnenschiffahrt / Elbe-Ostsee-Kanal A.-G. Wismar Hamburger Verein für Flußschiffahrt / Hansa-Kanal-Verein, Bremen / Intern. Vereinigung z. Förderung des Rheines bis zum Bodensee / Kanalverein Berlin-Leipzig / Küstenkanal-Verein Oldenburg Nordschweiz. Verband f. Schiffahrt Rhein-Bodensee Pommerscher Binnenschiffahrtsverein / Schlesischer Oderverein / Südostpreuß. Kanalverein e. V. / Südwestdeutscher Kanalverein f. Rhein-Donau Neckar / Verband für Kanalisierung der Mosel u. Saar / Verband zur Wahrung der märk. Schiffahrtsinteressen e. V. / Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr e. V. / Werra-Kanalverein zur Verbindung der Weser mit Main und Donau / Weser-Bund e. V.

Schriftleitung:
Berlin NW 87, Klopstockstraße Nr. 42
Fernruf Hansa Nr. 2744-45-55, Tel.-Adr.: Binnenfahrt



Die in der Z. f. B. zur Veröffentlichung gelangenden Aufsätze gehen in das Eigentum des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V über. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Herausgeber keine Verantwortung. Beantwortung von Anfragen und Rücksendung von Manuskripten erfolgt nur, wenn Rückporto beigefügt ist. Nachdruck einzelner Artikel ist nur mit Erlaubnis der Schriftleitung und unter Quellenangabe gestattet. **Bezugspreis** monatlich 2 Mark, nach dem Ausland monatlich 3 Mark. Einzelhefte kosten 1,25 M. **Anzeigen.** Die 4 gespalt. Millimeterzeile 20 Pfg. Bei Wiederholungen Rabatt laut Tarif. Etwaiger Erscheinungsausfall infolge höherer Gewalt oder Streiks berechtigt nicht zur Rückforderung des Bezugsgeldes.

Verlag:
Mammut-Verlag G. m. b. H.
Berlin S 14, Wallstr. 56, Fernruf F. 7 Jannowitz Nr. 4570

Deutscher Binnenschiffahrtstag 1928

Die jährlichen Hauptversammlungen des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V. sind seit einer Reihe von Jahren hinausgewachsen über den gewohnten Rahmen satzungsgemäßer Mitglieder-Versammlungen. Die Aktualität der Verkehrsprobleme der Gegenwart, die Qualität der Referate und Redner und die umfassende organisatorische Grundlage des Zentral-Vereins geben den Haupt-Veranstaltungen dieser Körperschaft eine Anziehungskraft, die den traditionellen Verzicht auf besonders repräsentative Rahmen-Veranstaltungen verständlich erscheinen läßt.

So auch in Königsberg. Der Deutsche Binnenschiffahrtstag 1928, der vom 31. August bis 2. September 1928 in Königsberg/Pr. stattfand und die Teilnehmer auch nach der landschaftlich reizvollen Kurischen Nehrung sowie in die altehrwürdige Ordensstadt Marienburg führte, stand unter dem Zeichen der deutschen Ostmark, die so recht die staatspolitische Bedeutung der Verkehrsgrundlagen für Politik und Wirtschaft der Grenzmarken erweist. Die Niederschrift der Haupt-Vorträge enthält die vorliegende Nummer der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt". Der eingehende Rahmen-Bericht über die Tagung sowie die Berichterstattung über die geschäftliche Mitglieder-Versammlung des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt ist dem nächsten Heft der Zeitschrift vorbehalten.

Leider gestatteten es die zeitlichen Dispositionen des Veranstaltungsprogramms — das Herr Dumont du Voitel in mustergültiger Weise vorbereitet hatte — nicht, der Einladung des Marienburger Regierungspräsidenten Folge zu leisten und die unmögliche Grenzziehung der Weichsel in den Anschauungsunterricht der Ostpreußen-Tagung einzubeziehen. Die markigen Worte, die Regierungspräsident Dr. Budde, Marienwerder, gelegentlich der Hauptversammlung des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt an die Tagungsteilnehmer richtete, haben aber ein lebendiges Bild von polnischer Willkür und Versailler Unverstand vor unserem geistigen Auge erstehen lassen und das Bewußtsein von der Schicksalsverbundenheit zwischen dem Reich und Ost- und Westpreußen in ergreifender Weise vertieft.

Blicken wir zurück auf die Königsberger Veranstaltungen! Eine Fülle von Wissen und Anregungen brachten wir zurück. Und den festen Glauben an das Deutschtum der deutschen Ostmark. Durch alle Erinnerungen aber zieht die wehmutsvolle Stille, die dem Lande und seiner Bevölkerung das Gepräge gibt und die nur schwer die unbeugsame Kraft, das Mannestum des Ostpreußen verbergen kann, das unseren Glauben an die Deutscherhaltung des deutschen Ostens aufrecht erhält. Der Dank, den das Reich dem Osten zollt, ist auch auf der Binnenschiffahrts-Tagung dieses Jahres wiederholt zum Ausdruck gekommen. Die mahnenden Eindrücke des Ostens, die den Teilnehmern des Deutschen Binnenschiffahrts-Tages 1928 unvergessen bleiben werden, sollen und werden uns anspornen, zu unserem Teil unsere Pflicht zu erfüllen, mitzuarbeiten an dem großen Ziel, die verkehrlichen Grundlagen der Grenzmark so leistungsfähig zu gestalten, daß der Hebel der Wirtschaft, der Verkehr, im deutschen Osten nicht erlahmt. Wir sind überzeugt, daß wir so am besten auch die Dankesschuld abtragen, die wir dem gastlichen Königsberg für die herzliche Aufnahme zollen.

Die Erhöhung der Wasserstraßentarife und ihre unzulängliche Begründung

Von Walther Beckert.
Geschäftsführendem Vorstandsmitglied des Schiffahrtsvereins für die westdeutschen Kanäle und die Weser, Dortmund.

Die lebhafte Auseinandersetzung, die in den letzten Jahren über das Zusammenarbeiten von Schiene und Wasserweg geführt wurde, und an der das Reichsverkehrsministerium, u. a. mit einer vorzüglichen Denkschrift, beteiligt war, hat, ohne daß das Ergebnis der parlamentarischen Untersuchung abgewartet wurde, mit einem Nachgeben des Reichsverkehrsministeriums der Reichsbahn gegenüber auf der ganzen Linie geendet. Nachdem nicht nur die Bestrebungen zu praktischer Förderung der Schiffahrt zum Stehen gekommen sind und weiterhin auch die bisher schon immer recht bescheidenen Schutzmaßnahmen gegen die Wettbewerbsmaßnahmen der Reichsbahn seit längerem völlig versagten, hat jetzt das Reichsverkehrsministerium einen weiteren Schritt auf dem rückwärts gerichteten Wege getan und im Zusammenhang mit der Tariferhöhung der Reichsbahn deren schädliche Auswirkung auf den Wasserverkehr durch eine allgemeine Erhöhung der Schiffahrtabgaben und des Monopolschlepplohnes potenziert. Es liegt in der Natur der Sache, daß jede amtliche Tariferhöhung im Kreise der davon einseitig Betroffenen Vorstellungen und Einsprüche auslöst. Bei dieser Tarifmaßnahme des Reichsverkehrsministeriums geht es aber nicht nur um eine geldliche Belastung der Wasserstraße und Erschwerung ihrer bereits stark eingeengten Wettbewerbsfähigkeit, sondern vielmehr um die Preisgabe grundsätzlicher Bestimmungen der preußischen Wasserstraßenpolitik, die man, weil wirtschaftlich bewährt und mehrfach paragraphengesichert, für unantastbar gehalten hatte.

Der Reichsverkehrsminister gibt in einem Schreiben an den Reichswasserstraßenbeirat unter Hinweis auf die Tariferhöhung der Reichsbahn „verkehrspolitische, wasserstraßenbaupolitische und auch finanzielle“, im übrigen aber nicht weiter spezifizierte Gründe dafür an, daß er gleichzeitig auf den Binnenwasserstraßen die Schiffahrtabgaben für Güter „ebenso wie die Gütertarife der Reichsbahn“ um 11% erhöht habe. Es solle dadurch erstrebt werden, die Einnahmen der Reichswasserstraßen in ein angemessenes Verhältnis zu den Ausgaben zu bringen, ohne daß die Binnenschiffahrt in ihrer Wettbewerbslage gegenüber der deutschen Reichsbahn erheblich geschädigt werde. Es wird sodann auf die — drei — Ausnahmen und die Schonung Ostpreußens hingewiesen, die nach Ansicht des Reichsverkehrsministers die Maßnahmen erträglich machen. Um Wettbewerbsverschiebungen (doch wohl zu Ungunsten der Bahn) zu vermeiden, hätte die Erhöhung der Schiffahrtabgabentarife gleichzeitig mit der Erhöhung der Reichsbahntarife in Kraft gesetzt werden müssen.

Der Reichsverkehrsminister ist ohne Zweifel der Auffassung gewesen, eine vermeintliche Wettbewerbsverschiebung infolge der Bahntariferhöhung durch Belastung der Wasserstraße ausgleichen zu müssen. Weiterhin glaubte er sicherlich den wasserstraßenbaupolitischen Zielen einen Dienst zu erweisen und das finanzielle Erträgnis der Wasserstraßen zu bessern. Nähere Betrachtung führt aber zu dem Schluß, daß er außerordentlich schlecht beraten gewesen ist; denn keines dieser Ziele kann mit einer allgemeinen Erhöhung der Wasserstraßentarife erreicht werden.

Das verkehrspolitische Ziel einer Erhaltung des Wettbewerbsverhältnisses zwischen Bahn und Wasserstraße kann nur erreicht werden, wenn man sich über die Auswirkung der auszugleichenden Bahntariferhöhung im klaren ist. Das ist man sich aber offenbar nicht gewesen. Denn sonst wäre man auch dort zu dem Schluß gekommen, daß nur ein Ausgleich zu Gunsten des Wasserweges in Frage kommen könnte. Die Reichsbahn hat von der Tariferhöhung 263 Ausnahmetarife, d. h. alle Wettbewerbstarife, verschont, die zu normalen Frachtsätzen berechneten Zu- und Ablauffrachten aber in die Erhöhung einbezogen. Das bedeutet, daß der Wasserweg in seiner Wettbewerbsfähigkeit eingeschränkt worden ist. Da nach eigener Feststellung des Reichsverkehrsministeriums die Zusammensetzung der Güter auf beiden Verkehrsmitteln nahezu die gleiche ist, bedeutet die Schonung des größeren Teiles der Ausnahmetarife eine ebenso vielfache Belastung der Wasserstraße. Da die Reichsbahn nahezu alle wichtigeren Verkehrsbeziehungen der Wasserstraße mit direkten Eisenbahnausnahmetarifen ausgestattet hat, hätten einige wenige Sondererhöhungen genügt, um in den übrig bleibenden Fällen eine Wiederherstellung des Gleichgewichtes herbeizuführen.

Man hätte hiernach annehmen können, daß dem Wasserwege für die Benachteiligung infolge der Bahntariferhöhung irgendein Ausgleich geboten werden würde; statt dessen wurde aus verkehrspolitischen Gründen eine allgemeine Belastung der künstlichen Wasserstraßen für richtig gehalten. —

Dabei entspricht die Art der Durchführung dieser Maßnahme nicht einmal der von dem Reichsverkehrsminister in seinem Schreiben an den Reichswasserstraßenbeirat geäußerten Absicht, „die

Schiffahrtabgaben ebenso wie die Gütertarife der Reichsbahn um 11% zu erhöhen", sondern geht noch weit darüber hinaus. Wenn der Zahl von 263 geschonten Wettbewerbstarifen der Bahn nur drei Ausnahmen in den Wasserstraßentarifen gegenübergestellt werden, ist der Argwohn einer bewußten Benachteiligung des Wasserweges kaum abweisbar.

Ueber die wirtschaftliche Tragweite der Maßnahme des Reichsverkehrsministeriums ist nach den stattgehabten Presseerörterungen nicht mehr viel zu sagen; nur auf einiges sei hingewiesen: In zahlreichen Fällen handelt es sich nicht um die Verschlechterung des Wettbewerbs zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln, sondern vielmehr darum, daß die bisher auf der Wasserstraße beförderten Güter gegenüber gleichartigen Gütern aus anderen Produktionsgebieten ihre Transportfähigkeit ganz oder zum Teil einbüßen werden. So z. B. deutsche Steinkohle an der deutschen Nord- und Ostseeküste; zwar ist Ausfuhr- und Bunkerkohle von der Erhöhung des Schiffahrtabgabentarifes der westdeutschen Kanäle ausgenommen, die Ortskohle jedoch wird auf dem Wasserwege verteuert. Insbesondere wird dieses für Bremen von Bedeutung sein. Für Oberschlesien wirkt sich besonders die Verteuerung des A. T. 6, nach welchem die Zulauffracht zum Binnenhafen berechnet wird, nachteilig aus. Das Ergebnis ist, daß der englischen Subventionspolitik eine neue Belastung der deutschen Kohle gegenübersteht. Weiterhin werden die Erztransporte über Emden zum Ruhrgebiet ganz unnötig verteuert und damit die Wettbewerbslage der westfälischen Hüttenwerke zu den am Rhein gelegenen, die von dieser Verteuerung verschont bleiben, verschlechtert. Ein Wettbewerb mit der Bahn, deren Ausnahmetarif für Erz mehr als doppelt so teuer ist wie die Wasserfracht, kommt nicht in Frage (wenigstens solange nicht, bis der schon verbilligte Erztarif in Form eines neuen Eisenbahnausnahmetarifes um über 50% gesenkt worden ist, womit heute allen Ernstes gerechnet werden muß). Aehnlich liegen die Verhältnisse bei den meisten anderen Gütern. Besonders beachtlich ist, daß die Güter der Wasserstraße im allgemeinen zu den besonders konjunkturempfindlichen zählen, deren Verteuerung sich gerade in dieser Zeit unvorteilhaft auswirken muß.

Auf Grund dieser Erwägungen kommt man zu dem Ergebnis:

Das mit der Tariferhöhung verfolgte verkehrspolitische Ziel der Aufrechterhaltung des Wettbewerbsverhältnisses zwischen Bahn und Wasserstraße ist nicht erreicht worden. Den wenigen Fällen, wo eine Erhöhung der Schiffahrtabgaben hierzu erforderlich gewesen wäre, steht eine sehr viel größere Zahl von Fällen gegenüber, wo infolge der Reichsbahntariferhöhung Ausgleichsmaßnahmen zu Gunsten der Schiffahrt hätten getroffen werden müssen.

Weiterhin fragt man sich, warum gerade die künstlichen Wasserstraßen, deren Schiffahrt doch unter besonders schwierigen Verhältnissen arbeitet, für verkehrspolitische Ziele heute Vorspann leisten sollen, nachdem die preußische Regierung alles getan hat, um die unterschiedliche Belastung der künstlichen und natürlichen Wasserstraßen nach Möglichkeit auszugleichen. Es sei daran erinnert, daß das Wasserstraßengesetz von 1905, mit dem die Mittel für unsere neueren Wasserstraßenbauten bewilligt wurden, nur unter der Bedingung zustande gekommen ist, daß die in Nichts begründete Ungleichheit, die in der Abgabenerhöhung auf künstlichen Wasserstraßen bei Abgabenfreiheit der Ströme liegt, umgehend beseitigt würde. Dementsprechend sieht der § 19 des Wasserstraßengesetzes vor, daß auch auf natürlichen Wasserstraßen Schiffahrtabgaben zur Deckung von Verwaltungskosten und Tilgung von investierten Mitteln ebenso wie auf den künstlichen Wasserstraßen erhoben werden sollen. Bekanntlich ist auf Basis dieses Paragraphen das Schiffahrtabgabengesetz vom Jahre 1911 herausgebracht worden, dessen Durchführung an internationalen Verhandlungen gescheitert ist und hoffentlich auch weiter scheitern wird. Immerhin verlangt der § 19 des Wasserstraßengesetzes wenigstens insoweit sinngemäße Beachtung, als die Schiffahrtabgaben auf den Kanälen und kanalisierten Flüssen unter Zurückstellung des fiskalischen Interesses auf möglichst niedrigem Stande gehalten werden sollten. Es wäre zu wünschen, daß nur ein Bruchteil von der Folgerichtigkeit, die dem § 18 des Wasserstraßengesetzes, dem das staatliche Schleppmonopol auf den westdeutschen Kanälen sein Entstehen verdankt, gewidmet wird und die sich bis zu wirtschaftlichen Unmöglichkeiten überschlägt, dem § 19 zuteil würde.

Aus der Begründung der Tariferhöhung mit „wasserstraßenbaupolitischen und auch fiskalischen Gründen" ist zu entnehmen, daß der Reichsverkehrsminister einen fiskalischen Vorteil sowie eine Förderung der Ausbaupläne unseres Wasserstraßennetzes darin erblickt, daß das Defizit der künstlichen Wasserstraßen nach Möglichkeit beseitigt wird. Es ist bekannt, daß die Gegner der Wasserstraßen, insbesondere die Reichsbahn, immer wieder auf den Zuschuß, den unsere Wasserstraßen erfordern, hinweisen, und man kann sich sehr wohl der Auffassung anschließen, daß eine Deckung des Wasserstraßenetats wünschenswert und im Rahmen des wirtschaftlich Vertretbaren anzustreben wäre. Gründe, die in diesem Zeitpunkt eine Belastung der Wirtschaft zwecks Steigerung der Einkünfte der Wasserstraßen rechtfertigen könnten, liegen jedoch m. E. nicht vor. Das jetzige Defizit des Wasserstraßenetats und das Zurückstellen des finanziellen Interesses ergibt sich aus den veränderten Verhältnissen ganz zwangsläufig, wenn man Kanälen und kanalisierten Strömen ihre Aufgabe nicht entziehen will.

Es braucht hier nicht auseinandergesetzt zu werden, daß infolge des Staffeltarifs der Reichsbahn die tarifarischen Voraussetzungen von früher überholt sind. Das eingeengte Einflußgebiet kann nicht das Gleiche an Abgaben herauswirtschaften, was

seinerzeit erwartet wurde. Ein Defizit der Wasserstraßen wäre also nur natürlich und vom Fiskus in Kauf zu nehmen, solange es der Reichsregierung nicht gelingt, den status quo in Gestalt von Umschlagstarifen der Reichsbahn unter Berufung auf die vertragliche Pflicht der Bahn zur „Schonung der bisherigen Verhältnisse“ zu erreichen. Auf weitere Gründe, die ein Defizit der künstlichen Wasserstraßen rechtfertigen, einzugehen, erübrigt sich deshalb, weil sie kaum besser dargelegt werden können, als es in der — offenbar überholten — Denkschrift des Reichsverkehrsministeriums vom Februar 1927 geschehen ist.

Richtiggestellt sei hier nur noch die zum Nachteil der Wasserstraßen weit verbreitete Annahme, als ob Zuschüsse, die die Instandhaltung der Wasserstraßen erfordern, zu Lasten der Allgemeinheit gingen. Bei allen in diesem Jahrhundert gebauten Kanälen, einschließlich des Dortmund—Ems-Kanals ist vielmehr ausbedungen, daß die Instandhaltungs- und Verwaltungskosten sowie ein Drittel bis zur Hälfte des — durch die Inflation inzwischen so gut wie gegenstandslos gewordenen — Zins- und Tilgungsbetrages von den Interessenten garantiert werden. Als Garanten fungieren die Provinzen, die ihre Kreise und Kommunen je nach dem Grade des Interesses unterbelastet haben. Die Provinz Hannover hat z. B. die Städte Hannover, Osnabrück und Linden mit 4/5 ihrer Verpflichtungen unterbelastet. Für den Großschiffahrtsweg Berlin—Stettin haften die Städte Berlin und Stettin je zur Hälfte. Für die Oder-Weichsel-Wasserstraße wurden seinerzeit die Stadt Bromberg mit 60%, die Stadt Posen mit 10% der Garantiesummen belastet, während der Provinz Posen 30% (Netze-Regulierung wesentlich im landwirtschaftlichen Interesse) verblieben. Für die entsprechenden Posten der Oderkanalisierung hafteten unter den infolge Aenderung der politischen Lage überholten Verhältnissen die Provinz Schlesien und der Oberschlesische Berg- und Hüttenmännische Verein je mit der Hälfte. Für die Allgemeinheit besteht also kaum Anlaß, sich durch Zuschüsse der Wasserstraßen beschwert zu fühlen, ebensowenig wie das finanzielle Ergebnis der Kleinbahnen, wo die Verhältnisse ganz ähnlich liegen, das allgemeine Interesse berührt. Viel näher würde dagegen liegen, den wirklichen Belastungen der Allgemeinheit aus Tarifvergünstigungen der Reichsbahn für einzelne Gebiete und einzelne Firmen das öffentliche Interesse zu widmen.

Welch finanzielles Ergebnis erzielen nun aber dieselben Güter, die das Defizit der Wasserstraße nicht tragen können, auf der Bahn? Es ist bekannt und überdies auch im Enqueteausschuß durch den Reichsbahnvertreter bestätigt worden, daß bereits vor zwei Jahren, also unter dem Sechsklassenverzeichnis, die beiden unteren Klassen die sogenannten „festen Kosten“ nur zum Teil decken. Das besagt nichts anderes, als daß Abschreibung und Verzinsung, also all die Lasten, wegen deren die Reichsbahn Rücksicht erheischt, von den strittigen Gütern nicht oder nur zum Teil getragen werden. Im Endeffekt unterscheidet sich dieses Ergebnis nur dadurch von dem beklagten Defizit der Wasserstraßen, daß hier im Gegensatz zur Wasserstraße die Allgemeinheit in Gestalt der übrigen Verfrachter für den — der größeren Menge entsprechend sehr viel höheren — Ausfall aufkommen muß.

Das Zurücktreten des fiskalischen Interesses hinter die Erfüllung der verkehrspolitischen Aufgaben der Wasserstraßen ist aber nicht nur in den durch die Eisenbahntarifpolitik veränderten Verhältnissen begründet, sondern findet klaren Ausdruck in den Bestimmungen der Reichsverfassung. Während nämlich im Artikel 92 von der Eisenbahn (auch ohne Reichsbahngesetz und Dawesverpflichtung) Aufbringung ihrer gesamten Unkosten einschließlich Schuldentilgung und dazu die Ansammlung einer Eisenbahnrücklage, deren Verwendung besonderen Gesetzen vorbehalten bleibt, verlangt wird, ist nach Artikel 99 auf den Wasserstraßen die Erhebung von Schiffahrtsabgaben nur gestattet und zwar, worauf wir noch zurückkommen werden, mit Angabe der oberen Grenze bis zur Deckung der Selbstkosten einschließlich Zinsen und Tilgung.

Aber selbst wenn man die Berechtigung oder gar die Notwendigkeit zu möglichster Angleichung von Einnahmen und Ausgaben des Wasserstraßenetats anerkennen wollte, so stellen sich der Durchführung doch kaum überwindliche Schwierigkeiten entgegen. Da nämlich die verschiedenen Wasserstraßen sehr verschiedene Betriebsergebnisse aufweisen, hat eine gleichmäßige Erhöhung aller Tarife nur dann Zweck, wenn bei der Gesamtrechnung Ueberschüsse des einen Gebietes zur Tilgung des Defizits eines anderen benutzt werden können. Die Möglichkeit hierzu ist aber nicht gegeben. Denn die in den letzten 30 Jahren fertiggestellten Wasserstraßen rechnen getrennt ab und verwenden etwaige Ueberschüsse für sich. Dieser Zustand ist gesetzlich im Wasserstraßengesetz und vertraglich in den Garantieverpflichtungen festgelegt; das Reich ist durch die Staatsverträge betreffend Uebergang der Wasserstraßen in Reichshand in diese Verpflichtungen Preußens eingetreten. Wenn von Zeit zu Zeit amtliche Zusammenstellungen über Einnahmen und Ausgaben unserer Wasserstraßen mit Ausrechnung einer Schlußziffer veröffentlicht werden, wie z. B. die vielfach gegen die Binnenschiffahrt ausgewerteten Angaben in der Drucksache Nr. 7/1926 des Reichswasserstraßenbeirats über „die Einträglichkeit der reichseigenen Wasserstraßen“, so haben diese nur statistischen Wert und auch das nur, nachdem eine Richtigstellung der Zinsquote erfolgt ist, was sowohl in der angeführten Veröffentlichung, wie auch in den letzthin bekanntgegebenen Angaben für den Rhein—Weser-Kanal noch zu geschehen hat. In jenem Fall sind 10% Verzinsung anstatt einer für die hauptsächlichsten Wasserstraßen gesetzlich festgelegten Verzinsung von 1—3%, in diesem Fall sind 7,5% statt 3% eingesetzt worden.

Eine allgemeine Erhöhung der Schiffahrtabgaben bedeutet demnach für die Stromgebiete, die schon

jetzt Ueberschüsse erwirtschaften, eine rein fiskalische Auflage, die heute nicht nur kaum angebracht sein dürfte, sondern auch in direktem Gegensatz zu oben bereits angeführter Bestimmung der Reichsverfassung steht, wo es im Artikel 99 heißt:

„Sie (die Abgaben) dürfen bei staatlichen und kommunalen Anstalten die zur Herstellung und Unterhaltung erforderlichen Kosten nicht überschreiten. Die Herstellungs- und Unterhaltungskosten für Anstalten, die nicht ausschließlich zur Erleichterung des Verkehrs, sondern auch zur Förderung anderer Zwecke bestimmt sind, dürfen nur zu einem verhältnismäßigen Anteil durch Schiffahrtabgaben aufgebracht werden . . . .“

Unter diesen Umständen bedeutet es doch wohl eine Ueberspannung des finanziellen Interesses, wenn entgegen diesen im Interesse des Wasserverkehrs erlassenen gesetzlichen Bestimmungen und entgegen den Bedürfnissen der Wirtschaft überflüssige Auflagen auf die Wasserfracht gemacht werden. Wozu müssen z. B. jetzt bereits von den Neuinvestionen auf den westdeutschen Kanälen, die doch einen verschwindend geringen Betrag ausmachen, außerordentliche Abschreibungen gemacht werden? Ordentliche Abschreibungen sind erst vom Jahre 1934, dem 16. Betriebsjahre an vorgesehen, weil man dann die Anfangsentwicklung des Verkehrs als abgeschlossen betrachtete; und andere Verwendungsmöglichkeiten für Ueberschüsse — etwa als „Kanalzinssteuer“ oder ähnliche Auflagen — sind nicht gegeben. Die Investierungen auf den westdeutschen Kanälen belaufen sich auf rund 6 Millionen Mark mit einem Zinsbedarf von etwa 180 000 Mark. Die Ueberschüsse des Jahres 1926, die sich aus den laufenden Einnahmen von 7,8 Millionen Mark und den laufenden Ausgaben von 6,5 Millionen Mark sowie dem genannten Zinsbetrage ergeben, erreichen 1,1 Million Mark. Eine weitere Ersparnismöglichkeit wird sich bei den laufenden Ausgaben bieten, die gegenüber den für einen voll entwickelten Verkehr nach der Gesetzesvorlage „reichlich bemessenen“ Voranschlägen*) bereits jetzt eine Steigerung auf 243% aufweisen. Wozu also eine ausgesprochene Thesaurierungspolitik mit forcierten Abschreibungen, während man gleichzeitig erwägt, ob die Reichsbahn ihre Schuldverpflichtungen in zwei oder mehr Lebensaltern tilgen soll?

Wenn mit einer nach fiskalischen Begriffen günstigen Regelung der Wasserstraßenverwaltung Vorteile für die Wasserstraßenbaupolitik zu erzielen wären, wie der Reichsverkehrsminister sich verspricht, könnte es nach obigen Darlegungen nur Freunde des Mittellandkanals geben. Leider hat aber unsere Reichsverkehrspolitik zu einer vollkommenen Begriffsverwirrung über das jeweils zweckmäßigste Verkehrsmittel geführt. Ein Kanalbauprojekt kann nur da gedeihen, wo die unbestreitbare Billigkeit des Wasserweges Reize bietet. Dafür ist aber Voraussetzung, daß der Normaltarif der Eisenbahn wirklich die Norm für alle Bahnverfrachtungen bedeutet und Ausnahmen im allgemeinen nur in bescheidenen Grenzen und mit mäßigen Senkungen bewilligt werden. Heute jedoch bleibt der Normaltarif im wesentlichen auf die Verfrachter beschränkt, die mangels eines anderen Verkehrsmittels auf die Bahn angewiesen sind, und erfaßt hauptsächlich die Güter, die sich für eine Wasserverfrachtung weniger eignen. Beide tragen also die Kosten dafür, daß der bereits durch seinen Standort nahe der Wasserstraße begünstigte Verfrachter früher nicht gekannte Ermäßigungen genießt. Die Hochachtung vor dem Normaltarif ist so völlig verloren gegangen, da das Reichsverkehrsministerium die Verpflichtungen aus dem Verreichlichungsvertrage über die Bahnen zu einheitlicher Tarifgestaltung verstauben läßt. Der Reichsverkehrsminister würde sich ein großes Verdienst erwerben, wenn er eine Aufstellung darüber der Oeffentlichkeit zugänglich machen würde, welche Aufwendungen für die verschiedenen Ausnahmetarife der Reichsbahn von den weniger bevorzugten Verfrachtern getragen werden müssen, und wie früher die Verhältnisse lagen.

Zusammenfassend ergibt sich:

Das verkehrspolitische Ziel einer Wiederherstellung des durch die Tariferhöhung der Reichsbahn gestörten Wettbewerbsverhältnisses zwischen Bahn und Wasserstraße ist nur durch subtiles Eingehen auf die ganz verschiedenartig liegenden Verkehrsverhältnisse möglich und wird überwiegend Ausgleichsmaßnahmen zu Gunsten des Wasserweges erforderlich machen. Die allgemeine Tariferhöhung bewirkt in den meisten Fällen statt eines Ausgleichs eine Verschärfung der Divergenz. Das finanzielle Ziel der Defizitdeckung kann durch Steigerung der Ueberschüsse der neueren Wasserstraßen durch eine allgemeine Tariferhöhung nicht erreicht werden, weil die gesetzlich festgelegten Verwaltungsbestimmungen dem entgegenstehen. Daß das wasserstraßenbaupolitische Ziel durch günstiges, finanzielles Ergebnis nicht gefördert werden kann, zeigt die trotz erschreckend hoher Ueberschüsse des westdeutschen Kanalnetzes nach wie vor gleich hartnäckige Gegnerschaft gegen den Mittellandkanal.

Es darf wohl angenommen werden, daß eine vorherige Würdigung der vorgetragenen Bedenken wirtschaftlicher und rechtlicher Art zu einer Modifizierung der verfügten Tarifmaßnahmen geführt haben würde. Deswegen fragen die Wirtschaftskreise mit Recht, warum nicht vor Verfügung der Tariferhöhung die Wasserstraßenbeiräte oder ihre Ausschüsse gehört worden sind, obgleich ihnen das Recht zu vorheriger Stellungnahme zusteht. Da nunmehr das Versäumte schnellstens nachgeholt werden soll, darf gehofft werden, daß der Tariferhöhung noch in letzter Stunde wenigstens die äußersten Schärfen genommen werden.

*) Daß die Beträge auskömmlich angesetzt waren, ergeben beispielsweise die Ziffern des Dortmund—Ems-Kanals, für den 1,3 Millionen Mark an Verwaltungskosten vorgesehen, in den drei Vorkriegsjahren aber nur je 1 Million Mark im Durchschnitt verbraucht wurden.

Geschäftsbericht

des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e.V. 1927-28

erstattet auf der 59. ordentlichen Hauptversammlung in Königsberg i. Pr.

von Syndikus Erich Schreiber, Berlin.

Das Arbeitsgebiet des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt ist in den letzten Jahren immer mehr hinausgewachsen über den normalen Aufgabenbereich eines wirtschaftspolitischen Zweckverbandes. Die durch den unglücklichen Kriegsausgang bedingte verkehrspolitische und verkehrsstrukturelle Wandlung unseres Wirtschaftslebens hat uns in steigendem Maße vor neue Aufgaben gestellt, die man gemeinhin mit dem Sammelnamen „Verkehrsprobleme der Gegenwart" zu bezeichnen pflegt. Und alle diese „Verkehrsprobleme" münden in der Schicksalsfrage: Ist die deutsche Binnenschiffahrt heute noch existenzberechtigt?

Die letztvergangenen Jahre haben — darüber dürfen wir uns nicht hinweg täuschen — da und dort eine Wandlung der Geister gebracht. Es ist eine neue Generation erstanden, die den Schlachtruf vom „Anachronismus der Kanalbauten", das Wiegenlied unseres Zentral-Vereins aufgegriffen hat und zum Teil aus Ueberzeugung, zum Teil aus geschickt genährter Antipathie den Streit der Meinungen anzettelte und schürte, der heute in vollem Umfange um die Grundfragen deutscher Verkehrspolitik entbrannt ist.

Der Zentral-Verein hat die Lage rechtzeitig erkannt und in voller Würdigung des Gebotes der Stunde seine ganze Kraft auf den Kernpunkt konzentriert: auf die Sammlung der Kräfte für die Entscheidung der Lebensfrage der deutschen Binnenschiffahrt.

So sind innerhalb des Tätigkeitsbereiches des Zentral-Vereins die lokalen Probleme in den letzten Jahren mehr und mehr zurückgetreten, in mühevoller und erfolgreicher Arbeit liebgewonnenes Arbeitsgebiet wurde zurückgestellt, die Sorge für den Ausbau des deutschen Wasserstraßennetzes im einzelnen den im Laufe der Jahrzehnte erstarkten Zweigvereinen und lokalen Körperschaften überlassen und das Hauptaugenmerk den Grundfragen der deutschen Verkehrspolitik zugewandt.

So finden Sie auch im vergangenen Jahre den Zentral-Verein nicht — wie in früheren Jahrzehnten — als Vorkämpfer für den Ausbau dieser oder jener Wasserstraße, nicht als Wortführer für die Sicherstellung der oder dieser Kanalprojekte. Sie müssen seine Arbeiten suchen in den Wandelgängen der Parlamente, in den Redaktionsstuben und zwischen den Zeilen der Tages- und Fachpresse, in den maßgeblichen Gremien der Wirtschaft und der Wissenschaft, überhaupt auf dem Forum, auf dem heute die großen Fragen unserer Politik und Wirtschaft entschieden werden.

Besondere Sorgfalt haben wir in der Berichtszeit dem Ausbau unserer „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" angedeihen lassen, die wohl mit Recht als einer der erfolgreichsten Pioniere des Binnenschiffahrtsgedankens angesprochen werden kann. In der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" finden Sie neben dem Niederschlag der öffentlichen Diskussion des Wasserstraßengedankens die Forderungen und Wünsche hinsichtlich des weiteren Ausbaues unseres Wasserstraßennetzes im einzelnen; die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" ist neben den öffentlichen Veranstaltungen unseres Zentral-Vereins die Plattform, von der aus zu allen Fragen des Wasserstraßenverkehrs, zu den Grundfragen der Verkehrspolitik, wie zu den lokalen Einzelfragen Stellung genommen wird.

Bei der Diskussion, die sich zu Beginn des Berichtsjahres in Wort und Schrift an den bekannten Vortrag des Herrn Professor Giese im Architekten-Verein anschloß, finden Sie im Zentral-Verein den Sammelpunkt der Kräfte; Sie finden den Zentral-Verein als Wortführer der Binnenschiffahrt in den Verhandlungen vor dem Enquete-Ausschuß des Vorläufigen Reichswirtschaftsrates über die Strukturveränderungen der deutschen Volkswirtschaft und in Erfüllung dieser Mission hat sich auch der Fachausschuß des Zentral-Vereins, der Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt der schweren Aufgabe unterzogen, vor dem sogenannten 27er-Ausschuß als Gegenpartner der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft aufzutreten.

Die Entstehungsgeschichte und Aufgabe des 27er-Ausschusses ist Ihnen aus der Tages- und Fachpresse bekannt. Ich darf kurz daran erinnern, daß bereits in der 1. Sitzung des Reichs-Wasserstraßenbeirates, am 13. April 1926, von Herrn Generaldirektor Dr. Silverberg angeregt worden war, das frachtliche Zusammenarbeiten der Reichsbahn und der Binnenschiffahrt im Reichs-Wasserstraßenbeirat zu erörtern. Im gleichen Jahre wurde dann im Reichswirtschaftsrat der Initiativ-Antrag von Siemens eingebracht, „die mannigfachen Fragen der Lösung unseres binnenländischen Verkehrs in einer Behandlung des gesamten Fragenkomplexes auf der Basis des rein volkswirtschaftlichen Interesses zu erörtern." Ein Jahr darauf, am 13. Oktober

1927, wurde in gemeinsamer Beratung der zuständigen Ausschüsse des Reichswirtschaftsrates, Reichswasserstraßenbeirates und Reichseisenbahnrates der 27er-Ausschuß ins Leben gerufen, in den die drei genannten Gremien je 9 Mitglieder entsandten. Dieser 27er-Ausschuß hat in der Zwischenzeit zweimal getagt und nach Entgegennahme einer Reihe von grundlegenden Referaten der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und des Reichsverkehrsministeriums drei Unterausschüsse eingesetzt, von denen vorerst lediglich der Unterausschuß I seine Aufgaben in Angriff genommen hat. Die Aufgabe dieses Unterausschusses I besteht in der Lösung des Fragenkomplexes, wie das optimale Ausmaß bei der Verwertung der bestehenden Verkehrseinrichtungen zu erreichen ist. An den Arbeiten des Ausschusses ist der Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt über den Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt maßgeblich beteiligt. Seine Vertreter nehmen als Sachverständige an den Beratungen teil und in langwierigen und mühevollen Vorarbeiten wurde die Stellungnahme der Binnenschiffahrt zu den vom Unterausschuß I gestellten Fragen in einer umfassenden Denkschrift niedergelegt. Diese Denkschrift des Reichsausschusses der deutchen Binnenschiffahrt liegt im Endentwurf vor, sie wird mit der Denkschrift der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, die kurz vor dem Abschluß steht, die Grundlage für die weiteren Untersuchungen, wohl auch für die Entscheidungen des Unterausschusses I bilden.

Es ist klar, daß bei der Erörterung des Fragenkomplexes, wie das optimale Ausmaß bei der Verwertung der bestehenden Verkehrs-Einrichtungen zu erreichen ist, die Gestaltung und Entwicklung der Eisenbahn-Tarifpolitik eine entscheidende Rolle spielt. Das geht schon daraus hervor, daß mehr als die Hälfte aller Güter, die auf den Binnenwasserstraßen zum Transport gelangen, schienengebunden sind, insofern, als sie im Vor- bezw. Abtransport über den Schienenweg gehen.

Das tarifarische Verhältnis zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt stand, wie in den vergangenen Jahren, so auch in der Berichtszeit als zentrales Problem im Mittelpunkt der Arbeiten des Zentral-Vereins bezw. seines Fachausschusses. Bei den Vorarbeiten für die im Jahre 1927 durchgeführte Tarifreform der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft kam uns dabei der Umstand zugute, daß die Wünsche und Anträge der Binnenschiffahrt sich deckten mit den Bestrebungen der maßgebenden Wirtschaftskreise und industriellen Spitzenverbände. Frachtverbilligung der Nah-Entfernungen! Das war und ist die erste Forderung des Deutschen Industrie- und Handelstages und des Reichsverbandes der deutschen Industrie. Die am 1. August 1927 in Kraft getretene Tarifreform hat allerdings die Erwartungen, die in die Durchschlagskraft dieser gemeinsamen großen Phalanx gesetzt wurden, sehr enttäuscht. Zwar wurden die Nah-Frachten durch Abstaffelung der Abfertigungsgebühren gesenkt, die für die Binnenschiffahrt besonders wichtigen unteren Klassen wurden aber von der Ermäßigung so gut wie nicht erfaßt. Es wird die vornehmste Aufgabe der berufenen Vertretungen der Wirtschaft und der Binnenschiffahrt sein müssen, die Bereinigung des Normalgütertarifs in der Richtung einer weiteren Abflachung der vertikalen Staffel sämtlicher Tarifklassen auch weiterhin mit dem größten Nachdruck zu betreiben.

Ich bin überzeugt, daß uns hierbei die Wandlungen in der Struktur unserer Verkehrswirtschaft zugute kommen werden. Schon heute dringt die Erkenntnis in immer weitere Kreise, daß im Zeitalter des aufstrebenden Kraftwagens der Staffeltarif in der ausgeprägten Form unseres gegenwärtigen Tarifsystems überholt ist.

Eine erneute Verschlechterung der Wettbewerbslage droht der deutschen Binnenschiffahrt im Hinblick auf die bevorstehende Tariferhöhung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Bekanntlich will die Reichsbahn die sogenannten Wettbewerbstarife von der beabsichtigten Tariferhöhung ausgenommen wissen. Dies entspräche aber einer Zusatzbelastung derjenigen Strecken, auf denen der Schienenweg einem Wettbewerb nicht ausgesetzt ist. Mit anderen Worten: Die Tariferhöhung in der von der Reichsbahn beabsichtigten Form würde für die Binnenschiffahrt eine weitere erhebliche Verteuerung der An- und Ablauffrachten bringen.

Ganz entschieden muß sich die deutsche Binnenschiffahrt gegen das auch in der Tariferhöhungs-Denkschrift der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft zum Ausdruck gekommene Verlangen der Deutschen Reichsbahn nach weiterer Freiheit in der Ausgestaltung der Wettbewerbstarife gegen die Binnenschiffahrt aussprechen. Der Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt ist überzeugt, in dieser Abwehrstellung die volle Unterstützung der deutschen Wirtschaft zu finden, die mit Fug und Recht verlangen kann, daß der Monopol-Charakter der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft nicht dazu führt, daß ein freies Gewerbe auf dem Wege der Tarifgestaltung mehr oder weniger niedergerungen oder auf ein subjektiv bestimmtes Maß eingeschränkt wird.

Wenn die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft — bei einem Frachtenindex von fast 150 — eine Einnahme-Steigerung notwendig hat, die Meinungen darüber sind bekanntlich sehr geteilt, so möge sie die Fehlerquellen ihrer Tarifpolitik bereinigen. Es kann unmöglich ein gesunder Zustand sein, daß von dem Monopol-Unternehmen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft 60% aller Güter zu Ausnahmetarifen und nur 40% auf der Grundlage des Normal-Gütertarifs gefahren werden. Maßgebliche Wirtschaftskreise verfolgen schon heute mit wachsender Besorgnis die Gestaltung und den Umfang dieser Ausnahme-Tarifpolitik der

Reichsbahn. Bei aller Anerkennung der Notwendigkeit, durch Abweichung vom Normaltarif besonders bedrohten Wirtschaftslagen Rechnung zu tragen, darf doch die Erkenntnis nicht verloren gehen, daß der Sinn des Tarifes in der Oeffentlichkeit des Tarifsatzes und in der gleichen Behandlung aller Verkehrsnehmer vor dem Tarif liegt. Dieser durch Gesetz und Staatsvertrag gebotenen gleichmäßigen Behandlung widerspricht jedoch die zunehmende Individualtarifierung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, die dadurch außerstande ist, dem Grundsatze gleichmäßiger verkehrspolitischer Entwicklung aller Landesteile Rechnung zu tragen.

Ich komme damit zu einem der wichtigsten Probleme unserer heutigen Verkehrs- und Wirtschaftspolitik überhaupt, zur Frage der verkehrspolitischen Führung, insonderheit zur Frage der Organisation unserer Wasserstraßenverwaltung.

Das Hauptinstrument der beim Reichsverkehrsministerium liegenden Führung unserer Verkehrspolitik ist ohne Zweifel die Ausübung der Tarifhoheit. Die schlimmen Erfahrungen, die die deutsche Binnenschiffahrt hinsichtlich der Gestaltung der Tarifpolitik der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in den letzten Jahren machen mußten, lassen die wiederholten Wünsche und Anträge des Reichsauschusses der deutschen Binnenschiffahrt auf die Geltendmachung der Tarifhoheit, sei es durch Ablehnung von reinen Kampf- oder durch die Beantragung von Ausgleichs-Tarifen, verständlich erscheinen. Diese Erfahrungen sind letzten Endes auch maßgeblich gewesen für den Antrag des Reichsausschusses, von der beabsichtigten Einführung neuer, in das Wettbewerbsverhältnis zwischen Schiene und Wasserweg eingreifender Ausnahme-Tarife jeweils so rechtzeitig verständigt zu werden, daß bei der Entscheidung über die Genehmigung oder Ablehnung des Tarifs Klarheit über dessen Auswirkung inbezug auf die Aufteilung der Verkehrsdecke unter den Groß-Verkehrsträgern besteht. Das Versprechen, das der letzte Herr Reichsverkehrsminister Dr. Koch in dieser Hinsicht den Körperschaften der deutschen Binnenschiffahrt gegeben hat, ist erfreulicherweise von dem neuen Herrn Reichsverkehrsminister v. Guérard übernommen worden. Das Versprechen ist aber illusorisch für den Fall, daß die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft Tarife einführt, ohne sie vorher überhaupt dem Reichsverkehrsministerium zur Genehmigung zu unterbreiten. Wir haben diese gesetzwidrige Tarifgebarung der Deutschen Reichsbahn leider erst vor kurzem wieder feststellen müssen, und zwar bei der Einführung des die Elbeschiffahrt aufs schwerste schädigenden A. T. 52 für Papier und Pappe nach den deutschen Seehäfen. Bei aller Würdigung der schwierigen Lage, in der sich auch die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft befinden mag, kann diese Nichtbeachtung der Tarifhoheit des Reiches unter keinen Umständen gebilligt werden. Und wir müssen vom Reichsverkehrsminister mit dem ganzen Nachdruck der öffentlichen Petition verlangen, daß er diesem Spiel mit der Tarifhoheit des Reiches ein Ende bereitet.

Wir verkennen nicht die Schwierigkeiten, die das Reichsverkehrsministerium bei der Verwaltung seines Amtes zu überwinden hat. Wir wissen, daß bei der derzeitigen Einstellung der Reichsbahn mit dem Apparat, der dem Reichsverkehrsministerium zur Verfügung steht, fruchtbare Verkehrspolitik nicht getrieben werden kann. Wir fordern deshalb vom neuen Reichstag, daß er dem Reichsverkehrsministerium die Mittel zur Verfügung stellt, die zum organisatorischen Ausbau notwendig sind, um eine erfolgreiche und planmäßige Verkehrspolitik überhaupt erst zu ermöglichen.

Das Hauptübel in der Organisation unserer verkehrspolitischen Führung erblicken wir aber in der ebenso den Bedürfnissen des Verkehrs wie den staatspolitischen Notwendigkeiten hohnsprechenden Verzögerung des Aufbaues der reichseigenen Wasserstraßenverwaltung in der mittleren und unteren Instanz. Noch im 10. Jahr der Verfassung des Deutschen Reiches, die Eigentum und Verwaltung der Wasserstraßen in die Hände des Reiches legte, finden wir einen Wirrwarr in der Wasserstraßen-Verwaltung, der die Erinnerung an längstvergessene Zeiten deutscher Kleinstaaterei wachruft. Wir haben das Vertrauen in den neuen Reichstag, daß er diesem unhaltbaren Zustande ein Ende bereitet. Die Entscheidung hierüber wird um so leichter fallen können, als das Reichsverkehrsministerium erst vor kurzem in der Einbringung des Nachtrages zu dem Gesetz über den Staatsvertrag mit Preußen klar und deutlich zum Ausdruck gebracht hat, daß es sich bei aller Wahrung des Grundsatzes der Reichsverwaltung der Wasserstraßen den aus praktischen Bedürfnissen entspringenden und dann vertretbaren Wünschen der Länder nicht verschließt.

Nach diesen grundsätzlichen Ausführungen über die Stellung des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt zu den Kardinalfragen der deutschen Verkehrspolitik will ich noch kurz die Tätigkeit unseres Zentral-Vereins bezw. Reichsausschusses auf den übrigen Gebieten wirtschaftspolitischer Interessenvertretung streifen.

Die völlige Freistellung der Binnenschiffahrts-Betriebe von der Industriebelastung konnte leider auch im Berichtsjahre nicht durchgesetzt werden. Wir mußten uns damit begnügen, daß die im Hinblick auf die Vorbelastung der Binnenschiffahrt durch den Friedensvertrag eingeräumte, ursprünglich nur für die erste Aufbringung gedachte 50 proz. Ermäßigung auch für das Jahr 1927 zugestanden wurde.

Auf dem Gebiete des Steuerwesens waren es weiter Fragen der Umsatzbesteuerung, die Verhandlungen des Reichsausschusses mit den zuständigen Finanzbehörden, insbesondere mit dem Reichsfinanzministerium, erforderlich machten. Ich erinnere an die Streitfrage der Umsatzsteuerpflicht im Kai- und Hafenumschlagsbetrieb und an die auf unsere Veranlassung hin in Fluß gebrachte Frage der Umsatzsteuerfreiheit für die Entgelte aus Frachtverträgen mit Kleinschiffern.

Auf Veranlassung des Vereins der Flußschiffswerften Deutschlands hat sich der Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt im Berichtsjahr erneut mit der Frage der zollfreien Einfuhr von Schiffbaumaterial und eines Einfuhrzolles für fertige Schiffe befaßt. Der Verein der Flußschiffswerften Deutschlands hat die Tatsache, daß die Einfuhr von fertigen Schiffen aus Holland in den vergangenen Jahren stetig zugenommen hat, zum Anlaß genommen, das Reichsfinanzministerium auf die vermeintliche Zweckmäßigkeit der Erhebung eines Einfuhrzolles auf neue Schiffe aufmerksam zu machen. Die Binnenschiffahrt konnte und kann sich diesem Standpunkt der Flußschiffswerften nicht anschließen. Ausgehend von der Erwägung, daß die an sich bedauerliche Entwicklung zurückzuführen ist auf die Vorbelastung der deutschen Schiffswerften in sozialpolitischer und steuerlicher Hinsicht sowie auf die erleichterte Kreditmöglichkeit im Ausland, wozu noch weitere Momente ähnlicher Art kommen, ist der Reichsausschuß der Ueberzeugung, daß die Einführung eines Einfuhrzolles für fertige Schiffe die Entwicklung nicht hemmen, sondern im Gegenteil dazu führen würde, daß die Schiffe nicht nur im Ausland gebaut, sondern auch unter ausländischer Flagge in Betrieb genommen und trotzdem auf deutschen Gewässern für den Schiffahrtsbetrieb unterhalten würden. Wir haben dem Verein der Flußschiffswerften Deutschlands den Vorschlag unterbreitet, seinerseits auf eine Kreditverbilligung hinzuwirken, etwa derart, daß die ausländischen Schiffskredite, die an deutsche Schiffahrttreibende gegeben werden, Steuerbegünstigungen genießen und so der Anreiz, den Bau im Ausland vorzunehmen und schließlich die Schiffe unter ausländischer Flagge in Betrieb zu nehmen, genommen wird.

Die bereits im Jahre 1926 aufgenommenen Vorarbeiten für eine Normung der Zollverschlüsse in der Binnenschiffahrt wurden in Fühlungnahme mit dem Reichsfinanzministerium im Berichtsjahr weitergeführt.

Bewußte Zurückhaltung haben wir uns auf all den Gebieten auferlegt, die eine individuelle Regelung auf den einzelnen Stromgebieten erfordern. Hierzu gehören in erster Linie die Erhebung von Schiffahrtabgaben auf den künstlichen Wasserstraßen und die Erhöhung der Liegegeldsätze sowie Festsetzung der Lade- und Löschfristen.

Das „sechsklassige Güterverzeichnis zu den Tarifen für die Schiffahrt- und Flößereiabgaben auf den Reichswasserstraßen“, an dessen Ausarbeitung der Reichsausschuß und die ihm angeschlossenen Körperschaften seit dem Jahre 1923 maßgeblich beteiligt waren, liegt nunmehr in der endgültigen Fassung vor. Es soll nach und nach den verschiedenen Abgaben-Tarifen der einzelnen Stromgebiete zu Grunde gelegt werden. Für Neckar und Main haben die zuständigen Wasserstraßen-Beiräte die Einführung bereits begutachtet und befürwortet.

Wenn auch die in den einzelnen Stromgebieten angestrebte Verkürzung der Lade- und Löschzeiten und Erhöhung der Liegegeldsätze vorzugsweise in das Arbeitsgebiet der zuständigen Strom-Körperschaften fällt, so möchte ich an dieser Stelle doch nicht versäumen, auf das mangelhafte Verständnis einiger Wirtschaftskreise für die Erfordernisse der betrieblichen Rationalisierung des Wasserstraßenverkehrs hinzuweisen, das besonders bei den Verhandlungen über die behördliche Festsetzung der Liegegeldsätze und Verkürzung der Lade- und Löschzeiten im mitteldeutschen Stromgebiet festgestellt werden mußte. Die Tatsache, daß die Widerstände gegen eine zeitgemäße Neuordnung der auf der Grundlage der technischen und betrieblichen Verhältnisse des vorigen Jahrhunderts festgesetzten Normen des Binnenschiffahrtsgesetzes selbst in großen Wirtschaftsvertretungen festen Fuß fassen konnten, beleuchtet schlaglichtartig die Schwierigkeiten, denen die Verbände der Binnenschiffahrt bei der Wahrnehmung der wirtschaftspolitischen Interessen ihres Gewerbes zu begegnen haben. Sie erweist aber auch die Notwendigkeit des geschlossenen Zusammenstehens der Binnenschiffahrt in ihren Berufsverbänden, die Notwendigkeit einer starken Fachorganisation.

Die zur Zeit für die einzelnen Stromgebiete bereits abgeschlossene, für die westdeutschen Wasserstraßen noch in Fluß befindliche Neuregelung der Lade- und Löschfristen ist ein Ausschnitt aus dem großen Rationalisierungsprozeß, der zur Zeit in der deutschen Binnenschiffahrt vor sich geht. Naturgemäß hat auch die technische und organisatorische Rationalisierung des Schiffahrtsbetriebes im Vordergrund des Interesses und der Verbandsarbeit gestanden.

Als Ergebnis der im vergangenen Jahr in Angriff genommenen Normungs-Arbeiten, die im Berichtsjahr in Anlehnung an die Untersuchungen und Beschlüsse des Handelsschiffs-Normenausschusses in Hamburg fortgesetzt wurden, kann festgestellt werden, daß bereits eine größere Anzahl von Normenblättern für die Binnenschiffahrt fertiggestellt wurde, teils durch Uebernahme von Normenblättern des HNA, teils durch Neuschaffung besonderer Blätter für die Binnenschiffahrt. Die Hauptarbeit wurde von einem besonderen Ausschuß geleistet, dem leitende Ingenieure der angeschlossenen Werften und Reedereien angehörten. Finanziert wird die Normung des Binnenschiffbaues durch den Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt und den Verein der Flußschiffswerften Deutschlands.

Auch auf dem Gebiete der betriebswirtschaftlichen und organisatorischen Rationalisierung ist der Reichsausschuß führend in die Erscheinung getreten. Wenn auch die Plenarversammlung vom Dezember 1927, die sich eingehender mit dieser Frage befaßte, nicht zu positiven Abmachungen und Beschlüssen geführt hat, so darf doch nicht verkannt werden, daß der gesamte Komplex der Rationalisierungsfrage dadurch von neuem aufgegriffen wurde und insbesondere durch die an die Ergebnisse der Plenarversammlung in Wort und Schrift sich anschließende Diskussion eine dankenswerte Befruchtung erfahren hat.

In diesem Zusammenhang dürfen die schätzenswerten Arbeiten des Reichskuratoriums für Wirtschaftlichkeit nicht unerwähnt bleiben, das einen Entwurf für eine Einheits-Buchführung in der Binnenschiffahrt aufgestellt hat, der zur Zeit auf seine Verwendbarkeit in der Rheinschiffahrt geprüft wird, über dessen Grundzüge aber auch bereits in einer Plenarversammlung des Reichsausschusses eine ausgedehnte Diskussion stattgefunden hat.

Aufgabe des Verkehrs ist es, die Verkehrsleistung zu verbilligen, ohne ihrer Qualität Abbruch zu tun. In steigendem Maße hat sich im Berichtsjahr die Erkenntnis durchgerungen, daß, wie bei der Industrie, so auch beim Verkehr, die Verbilligung der Verkehrsleistung nicht nur ein technisch- und betriebsorganisatorischer Begriff ist, sondern daß die Verbilligung der Ware und damit die Zukunft der deutschen Wirtschaft in noch höherem Maße abhängig ist von der Kooperation der am Wirtschaftsprozeß Beteiligten, von der optimalen Zusammenarbeit von Wissenschaft, Unternehmertum und Arbeiterschaft. Die enge Zusammenarbeit der Wissenschaft mit der Praxis zu fördern, hat der Zentral-Verein auch im vergangenen Jahre als eine seiner vornehmsten Aufgaben betrachtet. Wir sehen in den technisch-wissenschaftlichen Versuchsanstalten und den verkehrswirtschaftlich orientierten nationalökonomischen Bildungsstätten Pioniere der Verkehrs- und Volkswirtschaft, deren Arbeiten gleich zu stellen sind den Qualitätsleistungen der Praxis. Und wir betrachten die Förderung und Unterstützung, die wir den Arbeiten dieser Institute zuteil werden lassen, nicht als ein wohlwollendes Entgegenkommen, sondern als Ausfluß pflichtgemäßer Verbandsarbeit der nach Tradition und Zielsetzung mit der wirtschaftspolitischen Interessenvertretung der Binnenschiffahrt betrauten Verbände.

In diesem Zusammenhang möchte ich auch kurz erwähnen das Eintreten des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt für eine planmäßige wirtschaftliche Untersuchung der Möglichkeiten langfristiger Wetter-Vorhersage. Der Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt hat bereits im Sommer 1927 auf Grund eines Präsidialbeschlusses den Herrn Reichsverkehrsminister auf die weittragende Bedeutung dieses Problems aufmerksam gemacht und angeregt, in einer gemeinsamen Aktion der an einer zuverlässigen langfristigen Wettervorhersage interessierten Behörden und Wirtschaftsverbände die ausreichende Basis für weitere planmäßige wissenschaftliche Erforschung der Materie zu schaffen.

In das Berichtsjahr fällt auch die zweite Nachkriegsverteilung der Schlichting-Stiftung. Als Thema war die Frage gestellt, ob die zukünftigen Schiffshebewerke für Naß- oder Trockenförderung einzurichten seien. Der Preis wurde bekanntlich Herrn Geh. Baurat Dr. Ing. e. h. Carstanjen zuerkannt.

Die Arbeiten der beim Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt bestehenden Studienkommission für internationales Binnenschiffahrtsrecht haben durch den Tod des Herrn Chefpräsidenten Professor Dr. Max Mittelstein, Hamburg, der die Arbeiten der Studienkommission mit ausgeprägter Initiative leitete, einen schweren Verlust erfahren. Die Kommission trat im Berichtsjahr nur einmal zusammen, um zu aktuellen Fragen des internationalen Binnenschiffahrtsrechtes Stellung zu nehmen, die in der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt zur Beratung stehen.

Mit dem zunehmenden Ausgleich der zwischenstaatlichen Interessen-Gegensätze hat auch auf dem Gebiete der internationalen Verkehrsbeziehungen in der Berichtszeit wieder eine engere Fühlungnahme stattgefunden. Bereits auf dem letzten Kongreß des Internationalen Ständigen Verbandes für Schiffahrtskongresse, der im Jahre 1926 in Kairo stattfand, waren Stimmen laut geworden, die eine Wiederbeteiligung Deutschlands, das seit dem Kriege nicht mehr eingeladen wurde, forderten. Die Reichsregierung hat sich diesem Verlangen gegenüber nicht ablehnend verhalten und hat der an sie ergangenen Einladung zu einer Kommissionssitzung im Jahre 1927 in Brüssel Folge geleistet. Seit dieser Zeit fungiert Deutschland wieder als vollberechtigtes Mitglied des Internationalen Ständigen Verbandes der Schiffahrtskongresse. Auf der am 15. 5. 1928 stattgefundenen Jahressitzung der Internationalen Ständigen Kommission war der Zentral-Verein durch seinen stellvertretenden Vorsitzenden, Herrn Geh. Baurat Prof. Dr. Ing. h. c. de Thierry, Berlin, vertreten.

Der Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerische Verband für Binnenschiffahrt ist auf Anregung und unter Führung des Zentral-Vereins im Juni d. Js. als „Mitteleuropäischer Binnenschiffahrtsverband" auf eine breitere Basis gestellt worden. Der 1. Nachkriegs-Verbandstag wird im Jahre 1929 stattfinden. Bei dem lebhaften Interesse, das von den Nachbarstaaten Deutschlands den Arbeiten und der Zielsetzung dieses Verbandes, dessen Geschäfte von der Geschäftsführung des Zentral-Vereins geführt werden, entgegengebracht wird, kann eine erfolgreiche Tätigkeit und fruchtbringende Weiterentwicklung dieses Verbandes zum Besten der mitteleuropäischen Binnenschiffahrt als gewährleistet erscheinen.

Die Verkehrsgruppe der Internationalen Handelskammer hat im Berichtsjahr eine lebhafte Tätigkeit entfaltet. Soweit Fragen des Wasserstraßenverkehrs in Frage kamen, war der Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt an der Fixierung des Standpunktes der Deutschen Landesgruppe führend beteiligt. Dasselbe gilt auch für den Verkehrsausschuß des Völkerbundes, dessen Untersuchungen sich in der Berichtszeit in erster Linie auf die Frage der kombinierten Transporte, die Vereinheitlichung des Privatrechtes in der Binnenschiffahrt und auf die Vereinheitlichung der Verkehrs-Statistik konzentrierten.

Noch ein kurzes Wort über die organisatorische Entwicklung des Zentral-Vereins und Reichsausschusses in der Berichtszeit.

Der Anschluß des Zentral-Vereins an den Verband Technisch-Wissenschaftlicher Vereine hat die Beziehungen, die uns seit Jahrzehnten schon mit den führenden technisch-wissenschaftlichen Vereinen Deutschlands verbinden, vertieft. Die daraus entspringende engere Zusammenarbeit mit den befreundeten Vereinen hat sich, vor allem in organisatorischer Hinsicht, bereits in der kurzen Zeit unserer Mitgliedschaft als äußerst zweckmäßig erwiesen.

Mit den Spitzenverbänden der Wirtschaft, dem Deutschen Industrie- und Handelstag und dem Reichsverband der Deutschen Industrie, haben wir auch im vergangenen Jahre an den Hauptfragen der deutschen Wirtschaftspolitik mitgearbeitet. Dieses schon im Hinblick auf die besondere Verbundenheit des Verkehrsgewerbes mit den übrigen Wirtschaftszweigen gebotene und durch die mannigfachen Berührungspunkte über die Mitgliedskreise des Zentral-Vereins erleichterte Gemeinschaftsarbeit kommt uns vor allem in den Verkehrsausschüssen der Spitzenverbände der Wirtschaft sehr zu statten.

Die Mitgliederbewegung des Zentral-Vereins ist in erfreulicher Weise in dauerndem Steigen begriffen. Unsere Mitgliederliste weist 27 staatliche Verwaltungen, 95 Magistrate, 64 Industrie- und Handelskammern, 55 Schiffahrts- und Kanal-Vereine, 201 Großfirmen und 715 Einzelmitglieder, insgesamt also 1198 Mitglieder auf.

Es ist im Rahmen dieses kurzen Tätigkeitsberichtes naturgemäß nicht möglich, auf die Arbeiten und den Aufgabenbereich des Zentral-Vereins und seiner Ausschüsse im einzelnen einzugehen. Ich muß mich darauf beschränken, Ihnen in wenigen Strichen die Arbeitsgebiete vorzuführen, auf denen sich die Verbandsarbeit in den Grundzügen bewegt. Was die Geschäftsführung an laufenden Tagesfragen und mühevoller Kleinarbeit zu erledigen hat, das zeigen die ins riesenhafte wachsenden Ziffern unseres Postein- und ausganges, mit denen ich Sie nicht behelligen möchte.

Wichtige Aufgaben harren der Lösung im kommenden Jahr. Die Richtungspunkte unserer Verbandsarbeit ergeben sich aus dem kurzen Bericht, den ich im vorstehenden erstatten durfte und der Ihnen vor allem gezeigt hat, daß die Grundfragen unserer Verkehrspolitik heute mehr denn je in dauerndem Flusse sind. Es gilt, in diesem großen Ringen der Wirtschaftspolitik der deutschen Binnenschiffahrt den Platz an der Sonne zu erringen. Es gilt, das deutsche Wasserstraßennetz in eine Verfassung zu bringen, die ein reibungsloses Funktionieren des zweiten Großverkehrsträgers unserer Wirtschaft gewährleistet. Die Niedrigwasserregulierung der Elbe und Oder, die Regulierung der unteren Havel, der Ausbau des Dortmund—Ems-Kanals — ich greife nur die naheliegendsten Projekte heraus, die der besonderen Fürsorge in den kommenden Jahren bedürfen.

Für das kommende Geschäftsjahr, das 60. Jahr des Bestehens unseres Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt erbitten wir von den Mitgliedern auch weiterhin lebendige Mitarbeit, Vertrauen und Glauben an die Zukunft der deutschen Binnenschiffahrt.

Die am 15. Oktober 1928 erscheinende Nr. 20 der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" wird neben dem eingehenden Bericht über die Königsberger Hauptversammlung des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt im „Allgemeinen Teil" folgende Aufsätze bringen:

„Die Binnenschiffahrtskredite. Ein Beitrag zu den Grenzen der Subvention."
Von Dr. Bodo Ebhardt, Berlin.

„Ueber die Zweckmäßigkeit einer allgemein. Binnenwasserstraßenordnung."
Von Prof. Dr. O. Th. L. Zschucke, Berlin.

„Die Moselkanalisierung Metz-Diedenhofen vor der Verwirklichung."
Von Dr. W. Cartellieri, Saarbrücken.

Der Stand der Bauarbeiten in der Reichswasserstraßenverwaltung *)

Von Ministerialdirektor Dr. Ing. e. h. Gährs, Berlin.

Der Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt hat seit seiner Gründung es als eine seiner wichtigsten Aufgaben betrachtet, die Verbesserung vorhandener Wasserstraßen und den Bau neuer Kanäle zu fördern, um dadurch die deutsche Binnenschiffahrt zu stärken und ihr neue Entwicklungsmöglichkeiten zu bieten. Es ist daher erklärlich, daß die Mitglieder des Zentralvereins den Wunsch haben, in angemessenen Zeitabständen von authentischer Seite über den Stand der Bauarbeiten an den Reichswasserstraßen unterrichtet zu werden. Dieser Wunsch ist um so verständlicher, als es gerade in unserer schnellebigen Zeit nicht leicht ist, sich aus den oft widersprechenden Zeitungsnachrichten ein zutreffendes Bild über die im Gange befindlichen Maßnahmen zu machen. Ich will daher versuchen, Ihnen heute ein kurzes, aber umfassendes Bild von den Arbeiten in den verschiedenen Stromgebieten zu geben, aus dem Sie und Ihre Zweigvereine dann ihre Schlüsse ziehen mögen bezgl. weiterer Anregungen auf Neubauten und Verbesserungen, für welche die Wasserstraßenverwaltung immer nur dankbar sein wird. Bei meinen Ausführungen muß ich allerdings manches von dem, was ich in Abhandlungen, namentlich in der „Bautechnik" im Januar d. J. niedergelegt habe, wiederholen, so daß ich denjenigen Herren, die diese Berichte gelesen haben, kaum etwas Neues sagen kann.

Der Übersichtlichkeit halber will ich auch hier meine Ausführungen trennen nach Seewasserstraßen und Binnenwasserstraßen und die letzteren bezirkweise behandeln. Die Seewasserstraßen sind alsbald nach Festigung der Währung vom Jahre 1924 ab bezüglich ihres Ausbaues und ihrer Unterhaltung besonders pfleglich behandelt worden, damit die an ihnen gelegenen Seehäfen nicht in ihrer Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem Auslande gefährdet wurden. Im Rahmen dieses Bedürfnisses und in Ausführung der mit den Ländern abgeschlossenen Verträge werden an den einzelnen

Seewasserstraßen

folgende Arbeiten durchgeführt:

1. Erweiterung des Königsberger Seekanals.

Der in den Jahren 1889—1901 hergestellte Königsberger Seekanal hatte nur eine einschiffige Fahrinne von 6,5 m Tiefe ohne Befeuerung, so daß er schon vor dem Kriege nicht mehr den Bedürfnissen der Seeschiffahrt genügte. Im Anschluß an die von der Stadt Königsberg durchgeführte Herstellung eines neuen Handels- und Industriehafens war die Vertiefung des Seekanals auf 8 m, eine entsprechende Verbreiterung von 30 auf 47,5 m sowie seine Befeuerung unbedingt erforderlich. Die Arbeiten wurden unter Beteiligung der „Gesellschaft zum Ausbau des Königsberger Seekanals", zu der sich die Provinz Ostpreußen, die Stadt Königsberg und die Industrie- und Handelskammer Königsberg zusammenschlossen, im Jahre 1924 begonnen. Sie sind inzwischen soweit durchgeführt, daß Schiffe mit entsprechendem Tiefgang nach Königsberg gelangen können; es fehlen noch die Verbreiterung und Befeuerung, die in den nächsten beiden Jahren vollendet werden. Durch den gewonnenen Baggerboden werden insgesamt 625 ha fruchtbares Neuland an den Kanaldämmen und den Ufern des Kurischen Haffs gewonnen. Die während des Krieges etwas in Zerfall geratenen Pillauer Molen wurden wieder instandgesetzt.

2. Verbesserung des Fahrwassers nach Elbing.

Die Stadt Elbing befindet sich infolge Abschneidung von einem großen Teil ihres früheren Hinterlandes in ungünstiger Lage und suchte das durch eine bessere Verbindung mit dem Meere etwas wieder auszugleichen. Die Wasserstraßenverwaltung trägt diesem Wunsche Rechnung durch Vertiefung des Elbingflusses und des Elbinger Fahrwassers im Frischen Haff auf eine nutzbare Tiefe von 4 m. Schwierigkeiten mußten zunächst für die spätere Unterhaltung der offenen Baggerrinne im Haff befürchtet werden, die starker Verschlickung ausgesetzt ist; sie können aber nach Indienststellung von 2 neuen Frühlingschen Saugebaggern überwunden werden. Die Arbeiten, mit denen in diesem Frühjahr begonnen wurde, werden 3 Jahre in Anspruch nehmen. Auch bei diesen Arbeiten werden rd. 350 ha fruchtbaren Neulandes gewonnen.

3. Verbesserung der Schiffahrtsstraße Swinemünde—Stettin.

Die Zufahrt zum Hafen Stettin ließ am Ende des Krieges sehr zu wünschen übrig, da nicht einmal

*) Vortrag, gehalten auf der 59. ordentlichen Hauptversammlung des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V. am 31. August 1928 in Königsberg i. Pr.

die Sollwassertiefe von 7,0 m mehr vorhanden war. Der Ausbau wurde zunächst für Schiffe bis zu 7,5 m Tiefgang in Aussicht genommen, womit im Jahre 1924 unter Beteiligung einer Gesellschaft, gebildet aus der Provinz Pommern, der Stadt und Kaufmannschaft Stettin, begonnen wurde. Diese Arbeiten waren erheblich weit gediehen und sollten 1929 beendigt werden. Aber schon vor einem Jahre mußte eine weitere Verbesserung dieser Seewasserstraße in Aussicht genommen werden, da Stettin, um wettbewerbsfähig bleiben zu können, unbedingt für das Regelfrachtschiff des Weltverkehrs mit 8000 t Ladefähigkeit und 8,0 m Tiefgang bei allen Wasserständen zugänglich sein muß. Die Gesamtkosten der Vertiefung sind nunmehr auf 31,5 Millionen RM veranschlagt. Die Arbeiten werden noch etwa 5 Jahre beanspruchen, haben aber bereits jetzt wesentliche Verbesserungen für Stettin gebracht.

4. Die Elbe unterhalb Hamburg.

An der unteren Elbe bereitet die Erhaltung der Solltiefe von 10 m unter N. W. an 2 Stellen erhebliche Schwierigkeiten, an der Ostebank und am Pagensand. Da mit Baggerungen allein hier auf die Dauer nicht auszukommen ist, sind umfassende Regulierungsarbeiten zur Festlegung der Stromrinnen eingeleitet, die für die Ostebank 21,5 Mill. RM, für das Gebiet bei Pagensand 17,5 Mill. RM erfordern. Die Arbeiten bei der Ostebank sind seit 1926 im Gange, für Pagensand werden sie z. Zt. eingeleitet.

5. Die Weser unterhalb Bremen.

In der Außenweser ist die Fahrwasserverlegung vom Wurster in den Fedderwarder Arm unter gleichzeitiger Vertiefung durchgeführt und damit eine wesentliche Verbesserung erzielt.

Die Arbeiten für die Vertiefung und Verbreiterung der Unterweser zwischen Bremen und Bremerhaven mit dem Ziele, Bremen Stadt für das Regelfrachtschiff des Weltverkehrs mit 8,0 m Tiefgang zugänglich zu machen, wurden 1925 in Angriff genommen und sind, wenn auch noch nicht auf volle Breite, durchgeführt.

6. Die untere Ems.

Zwischen Papenburg und Leerort wurde die Begradigung der Ems durch Herstellung zweier Durchstiche bei Pottdeich und Coldam fertiggestellt.

Durch eine Fahrwasserverlegung an der Knock in das Alte Gatje wurde eine erhebliche Streckung und Verbesserung erzielt, im übrigen wurde die erforderliche Tiefe bisher durch Unterhaltungsbaggerungen aufrecht erhalten. Umfangreiche Untersuchungen haben aber gezeigt, daß auf dieser schwierigen Fahrwasserstrecke Regulierungsarbeiten notwendig sein werden zur Festlegung und möglichst selbsttätigen Tiefhaltung des Fahrwassers und der für später in Aussicht genommenen weiteren Vertiefung. Mit diesen Arbeiten soll, falls die Mittel bewilligt werden, im nächsten Jahre begonnen werden.

Zusammenfassend darf ich hiernach wohl feststellen, daß an allen Seewasserstraßen in den letzten Jahren erhebliche Verbesserungen durchgeführt werden konnten, daß allen berechtigten Wünschen Rechnung getragen wurde und daß nach Beendigung der noch im Gange befindlichen Ausbauten unsere Seewasserstraßen allen zurzeit an sie zu stellenden Ansprüchen genügen werden.

Ich komme dann zu den

Binnenwasserstraßen.

1. Bezirk Ostpreußen.

Die wichtigste Binnenwasserstraße Ostpreußens, die Memel-Pregel-Wasserstraße, die von dem Memelstrom durch die Gilge, den Seckenburger Kanal, den Großen Friedrichsgraben und die Deime zum Pregel führt, hat dadurch eine besondere Bedeutung erlangt, daß die Mündung des Memelstromes nicht mehr zum deutschen Reiche gehört. Um dem Handel den Weg zu dem deutschen Hafen Königsberg zu ebnen, wird diese Wasserstraße verbessert durch die Regulierung der Krummen Gilge, einer durch scharfe Krümmungen und starke Strömung der Binnenschiffahrt bisher gefährlichen Strecke. Mit den Arbeiten, deren Kosten auf 4 Millionen RM veranschlagt sind, ist begonnen, sie werden 4 Jahre in Anspruch nehmen. Ein Zubringer der Memel-Pregel-Wasserstraße, der Oberpregel, ist durch Einlegung zweier Staustufen bei Schwägerau und Norkitten wieder schiffbar gemacht und damit die Stadt Insterburg wieder an das Wasserstraßennetz angeschlossen.

Einen weiteren Zubringer würde der Masurische Kanal mit seiner Fertigstellung bilden, der die Masurischen Seen mit der Alle, einem Nebenfluß des Pregels, verbinden soll. Bekanntlich ist dieser Kanalbau im Winter 1922-23 im Einverständnis mit Preußen zu Gunsten der Durchführung der Elektrizitätsversorgung Ostpreußens stillgelegt worden, als er etwa zur Hälfte fertiggestellt war. Ob und wann der Weiterbau wieder aufgenommen werden kann, ist z. Zt. nicht zu übersehen; das würde vor allem auch davon abhängen, ob Preußen wie früher die Hälfte der Baukosten, die noch etwa 20 Millionen RM. betragen, zu übernehmen bereit ist.

2. Das Odergebiet.

Die Oder bedarf als wichtigste Wasserstraße des deutschen Ostens und besonders Schlesiens und zugleich als technisch schwieriger Strom stets der besonderen Fürsorge.

Auf der kanalisierten Strecke oberhalb Breslau wurden an verschiedenen Staustufen die Trennungsdämme an den Einfahrten in die Schleusenkanäle verlängert, um den dort häufig auftretenden Versandungen zu begegnen. Der Umbau des obersten Wehres bei Januschkowitz in ein eisfestes Wehr ist in Aussicht genommen, ebenso der Bau einer zweiten Schleuse bei Ransern.

Der planmäßige Ausbau des Stromes unterhalb Breslau wurde 1924 in Angriff genommen. Die Arbeiten, deren Gesamtkosten mit 55 Millionen RM. veranschlagt sind, bestehen in der Hauptsache in

einem systematischen Ausbau der Strombauwerke, Abflachen zu scharfer Krümmungen und Ausführung einzelner Durchstiche. Infolge der niedrigen Wasserstände konnten die Arbeiten in der letzten Zeit gut gefördert werden. Da durch den Ausbau allein die erforderliche Tiefe bei Niedrigwasser nicht erreicht werden kann, wurde ferner mit dem Bau des Staubeckens bei Ottmachau begonnen, welches 90 Millionen cbm Zuschußwasser für die Oder aufspeichern und in wasserarmen Zeiten abgeben soll. Die Kosten dieses großen Bauwerkes sind ebenfalls zu 55 Millionen RM. veranschlagt, seine Ausführung wird 5—6 Jahre beanspruchen, sodaß mit einer Vollendung der Arbeiten an der Oder zur Fertigstellung des Mittellandkanals zu rechnen ist.

Die Erweiterung der Schiffahrtsöffnungen beim Neubau einer Reihe von Oderbrücken bei Tschicherzig, Dt. Nettkow und Küstrin erleichtern ebenfalls den Schiffahrtsbetrieb. Technische und wirtschaftliche Untersuchungen für eine Schiffahrtsverbindung des oberschlesischen Industriegebietes (Klodnitz-Kanal) sind annähernd abgeschlossen; ich vermag aber heute noch nicht zu erklären, wie sich die Reichsregierung zu dem Bau stellen wird. Sicher ist nur, daß für Oberschlesien auf irgendeinem Wege Verkehrserleichterungen geschaffen werden müssen. Ob die Oder später einmal für den Verkehr mit 1000 t-Schiffen in Frage kommt, ist heute noch nicht mit Bestimmtheit zu sagen. Es ist aber von einer Schiffahrtsgesellschaft ein 1000 t-Schiff, dessen Abmessungen den Schleusen der kanalisierten Strecke angepaßt sind, in Auftrag gegeben, mit welchem Versuchsfahrten ausgeführt werden sollen.

3. Märkische Wasserstraßen.

An der Fortsetzung der Oder-Wasserstraße nach Berlin, dem Oder—Spree-Kanal, sind ebenfalls umfangreiche Verbesserungen durchgeführt. Verschiedene Durchstiche wurden angelegt, und in diesem Jahre noch erfolgt die Verlängerung je einer Schleuse bei Kersdorf, Wernsdorf und Gr. Tränke auf 67,5 m, sodaß dann die großen Plauer Maßkähne mit 750 t Ladefähigkeit von der oberen Oder nach Berlin gelangen können, was günstige Rückwirkungen auch auf die Oderschiffahrt und Schlesien haben wird.

Die Mündung des Oder—Spree-Kanals bei Fürstenberg erfährt eine gründliche Umgestaltung. Der Abstieg zur Oder wird bisher durch eine Schleusentreppe von 3 Schleusen vermittelt, in einem großen Bogen erreicht dann der Kanal die Oder unmittelbar unterhalb der Stadt Fürstenberg. Diese Mündung wird zur Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse weiter stromauf an eine günstigere Stelle verlegt, wo sie weniger der Versandung ausgesetzt ist. Der bisherige Schleusenabstieg wird ergänzt durch einen kürzeren, rd. 3 km langen Umgehungskanal, in dem die neue Zwillings-Schachtschleuse liegt, die das ganze bis zu 14,3 m betragende Gefälle in einem Hub überwindet. Oberhalb der Schleuse im neuen Umgehungskanal wurde der Umschlagshafen der Stadt Fürstenberg angelegt. Die neue Schleusenanlage besteht aus zwei nebeneinander liegenden Schleusen, deren Kammern sich gegenseitig als Sparbecken dienen. Jede Schleusenkammer hat eine nutzbare Länge von 130 m bei einer Lichtweite von 12 m erhalten, es können daher in jeder Kammer z. B. ein 1000 t-Schiff mit Schlepper oder zwei Plauer Maßkähne von 65 m Länge oder 6 Finowkähne gleichzeitig geschleust werden. Die Ausbildung des Abstiegbauwerkes als Doppelschleuse ermöglicht die reibungslose Abwicklung eines sehr starken Verkehrs bis zu 30 000 Gütertonnen täglich. Den Bedürfnissen und Wünschen der Schiffahrtsinteressenten ist bei der Ausrüstung der Schleusen in weitgehendem Maße Rechnung getragen durch Anordnung zahlreicher Poller, Haltekreuze und Leitern. Zum ersten Male sind hier auch Schwimmpoller vorgesehen, die sich mit dem Schiffe auf und ab bewegen. Für das Hereinziehen und Herausschleppen der Schiffe ist eine neuartige Seilzugvorrichtung ausgeführt, die in der Herstellung und im Betriebe erheblich billiger ist als Schleppwagen. Die Inbetriebnahme der Schleusen soll noch in diesem Jahre erfolgen.

An der Mündung des Hohenzollernkanals bei Niederfinow wird ebenfalls ein neues Abstiegbauwerk in Gestalt eines Hebewerkes von 36 m Hubhöhe ausgeführt, da auch hier die vorhandene Schleusentreppe nicht mehr die erforderliche Sicherheit für den Schiffsverkehr Berlin—Stettin bietet. Auf die Einzelheiten dieses imposanten und schwierigen Bauwerkes, in dem 1000 t-Schiffe im Troge schwimmend auf- und abwärts befördert werden sollen, kann ich hier nicht eingehen, möchte nur erwähnen, daß die Vorhäfen bereits fertiggestellt sind und die Fundierung in Ausführung begriffen ist. Die Bauzeit wird noch 4—5 Jahre in Anspruch nehmen.

Im westlichen Teil des Bezirkes im Havelgebiet sind zahlreiche kleinere Verbesserungen durchgeführt. Hier steht zurzeit ein großer Bau zur Erörterung, die Verlegung der Mündung der Havel in die Elbe, eine Maßnahme, die sowohl der Schiffahrt, besonders aber der Landeskultur großen Vorteil bringen wird, indem sie die Ueberschwemmungen des unteren Havelgebietes durch Rückstau von der Elbe her verhindern soll. Die Bauten werden etwa 40 Millionen RM. kosten; es schweben zurzeit Verhandlungen mit Preußen über deren Aufbringung und Verteilung.

Der Ausbau des Ihle-Plauer Kanals auf die Abmessungen des Mittellandkanals wurde fortgesetzt, insbesondere wird zurzeit an der Schleuse Gr. Wusterwitz sowie an dem Paretzer Durchstiche gearbeitet.

Zu erwähnen sind in diesem Gebiet noch die im Frühjahr d. J. eingeleiteten Untersuchungen über einen Elbe—Spree- und einen Elbe—Oder-Kanal, über die sich Näheres naturgemäß noch nicht sagen läßt.

4. Elbegebiet und Mittellandkanal.

An der Elbe sind eine Reihe von Maßnahmen durchgeführt zur Erhaltung und Verbesserung des Fahrwassers an ungünstigen Stellen. Die oft geforderte Niederwasserregulierung für den ganzen Strom konnte jedoch noch nicht begonnen werden. Der trockene Sommer d. J. hat aber gezeigt, daß noch diesem Problem unbedingt näher getreten werden muß.

Am Mittellandkanal wurde, wie den Herren bekannt sein wird, die Strecke von Hannover bis Peine mit der großen Schleuse bei Anderten sowie der Stichkanal nach Hildesheim fertiggestellt. Die Betriebseröffnung fand am 20. Juni d. J. durch den Herrn Reichspräsidenten statt, wobei die Schleuse Anderten den Namen „Hindenburgschleuse" erhielt.

Das Schlußstück des Mittellandkanals von Peine bis zur Elbe wurde im Jahre 1927 als größte Arbeit des Arbeitsbeschaffungsprogramms in Angriff genommen. Die Arbeiten haben auf der ganzen Baustrecke eingesetzt, zahlreiche Brücken sind ausgeführt, und eine Reihe von Erdarbeiten, besonders am hohen Damm bei Magdeburg und im Drömling, sind in Angriff genommen. Noch nicht begonnen sind die Ueberführung des Kanals über die Elbe sowie die großen Abstiegbauwerke bei Hohenwarthe und Rothensee, für die neuerdings auch Hebewerke in Aussicht genommen sind, und zwar ein Doppelhebewerk für den Hauptkanal bei Hohenwarthe und ein einfaches für den Abstieg zur Elbe bei Rothensee.

Leider sind die Hoffnungen, die ich bei meinem Ihnen vor 2 Jahren gehaltenen Vortrag über das Arbeitsbeschaffungsprogramm zum Ausdruck brachte, nicht ganz in Erfüllung gegangen. Mit dem Nachlassen der Arbeitslosenziffer erlosch auch schnell die Gebefreudigkeit bezüglich der Geldbewilligungen, sodaß die Bauzeit, wenn es so weiter geht, heute 10 Jahre statt 7 Jahre, wie ursprünglich in Aussicht genommen, betragen wird. Immerhin muß man zufrieden sein, daß dieses wichtige Verbindungsglied unseres Wasserstraßennetzes endlich in Angriff genommen wurde und nun auch durchgeführt wird, wenn auch noch manche Schwierigkeiten finanzieller Art zu überwinden sein werden.

An dem sogenannten Südflügel, dem Anschluß von Staßfurt-Leopoldshall und Leipzig, sind Bauarbeiten bisher noch nicht ausgeführt, sondern nur vorbereitende Arbeiten eingeleitet.

5. Wesergebiet und Ems—Weser-Kanal.

An der Weser konnten, abgesehen von örtlichen Verbesserungen, wozu namentlich der begonnene Bau einer neuen Schleppzugschleuse bei Hameln rechnet, durchgreifende Maßnahmen noch nicht in Angriff genommen werden. Insbesondere ist es bisher nicht gelungen, die von der Wasserbauverwaltung in Uebereinstimmung mit allen Interessenten für dringend erforderlich gehaltene Kanalisierung der Mittelweser von Minden bis Bremen durchzusetzen. Die erste Rate für diesen Bau wird für den Haushalt 1929 wieder angemeldet werden.

Für den Hansakanal, der bekanntlich eine Verbindung für 1000 t-Schiffe zwischen dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet und den deutschen Seehäfen Bremen, Hamburg und Lübeck bezweckt, sind Vorarbeiten zur Prüfung der Bauwürdigkeit im Gange. Erst nach deren Abschluß wird es möglich sein, endgültig zur Frage dieses Kanalbaues Stellung zu nehmen.

Am bestehenden Ems—Weser-Kanal sind umfangreiche Dammverstärkungen ausgeführt, um allmählich größere Ladetiefen zuzulassen.

6. Westliche Kanäle.

Am Dortmund—Ems-Kanal ist sozusagen als Vorgriff auf seine spätere Erweiterung mit der Herstellung zweiter Fahrten zur Umgehung mehrerer der Schiffahrt besonders hinderlicher Engstellen begonnen worden und zwar zunächst an der Kreuzung des Kanals mit der Emscher, wo nach Wiederherstellung des bei der Besetzung des Ruhrgebietes gesprengten Emscherdükers nur noch 13,75 m Breite verblieben waren und auf einer Strecke von 700 m Länge noch zwei weitere Engpässe von 18 m liegen. Mit der Fertigstellung dieses Umgehungskanals ist noch in diesem Jahre zu rechnen.

Eine weitere zweite Fahrt ist bei Olfen geplant, wo sich auf einer 8 km langen Strecke nicht weniger als 7 Engstellen befinden. Die eigentlichen Bauarbeiten hier können erst im nächsten Jahre begonnen werden.

Der Entwurf für die Erweiterung des ganzen Dortmund—Ems-Kanals für 1500 t-Schiffe, die im Interesse des Dortmunder Beckens und des Hafens Emden dringend erforderlich ist, ist fertiggestellt und zwar dergestalt, daß künftig die kanalisierte Ems ganz verlassen wird. Da die Kosten sich auf über 200 Millionen RM. belaufen, ist heute noch nicht abzusehen, ob bei der gespannten Finanzlage die Mittel bald zur Verfügung gestellt werden. Am sogenannten Küstenkanal, der eine Verbindung der Ems in der Gegend von Dörpen über Oldenburg und die untere Hunte zur Weser bildet, ist das Stück von Oldenburg bis Kampe vollendet, ebenso nahezu der Teil von Kampe westlich bis zur preußisch-oldenburgischen Grenze. Auf preußischem Gebiet wird zurzeit das Kanalbett als Erweiterung eines von Preußen begonnenen Entwässerungskanals zu einem Schiffahrtswege für 600 t-Schiffe ausgehoben.

Der neue Kanal Wesel—Datteln, der die nördlichen Randgebiete des Ruhrkohlenbezirkes aufschließen und eine zweite Verbindung des Dortmund—Ems-Kanals mit dem Rhein herstellen soll, nähert sich seiner Vollendung und wird im Laufe des Jahres 1929 in Betrieb genommen werden. Mit Rücksicht auf die zu erwartenden Bodensenkungen infolge des Kohlenabbaues haben die 6 Schleusen dieses Kanals neuartige Konstruktionen erhalten. Um die Schleusenhäupter klein zu halten, sind sämtliche Tore als Hubtore ausgebildet, in welche Schützen zum Wasserausgleich eingebaut sind. Um

die ruhige Lage der Schiffe in der Kammer zu sichern, sind vor die Schützöffnungen Eisenbetonbalken gelegt, durch welche die lebendige Kraft des einströmenden Wassers vernichtet wird. Umläufe, welche das Schleusenmauerwerk schwächen, sind auf diese Weise ganz vermieden worden. Die beiden untersten Schleusen des Kanals bei Friedrichsfeld und Hünxe erhalten wegen der schwierigen Untergrundverhältnisse eiserne Kammerwände.

7. Das Rheingebiet.

Im Rheinstrom dienten die Arbeiten der letzten Jahre vorwiegend der Aufrechterhaltung der durchgeführten Mindesttiefen bei ermitteltem Niedrigwasser von 3,0 m unterhalb Köln, 2,50 m zwischen Köln und St. Goar und 2,0 m zwischen St. Goar und Straßburg. Darüber hinaus werden neuerdings Untersuchungen angestellt zwecks Erreichung der 2,50 m auf der Strecke St. Goar bis Mannheim. Die Frage des Ausbaues der Rheinstrecke Straßburg—Basel ist noch nicht entschieden, da hier bekanntlich das Gegenprojekt des Elsässischen Seitenkanals besteht und eine Einigung mit den angrenzenden Ländern, besonders der Schweiz, noch nicht zu erreichen war.

An den Nebenflüssen haben besonders die Ergänzungsarbeiten für die bisher unvollständige Kanalisierung der Lahn durchgeführt werden können, sodaß dieser Fluß jetzt bis Limburg für kleine Fahrzeuge jederzeit befahrbar ist. Am Untermain sind die Vorbereitungen für die Umkanalisierung von der Mündung bis Frankfurt durchgeführt, sodaß im nächsten Jahre mit der Ausführung begonnen werden kann. An Stelle der bisherigen 5 Staustufen sind hier 3 moderner Art vorgesehen, wobei gleichzeitig die bisher ungenutzten Wasserkräfte ausgebaut werden sollen.

An Vorarbeiten größeren Umfangs sind im Rheingebiet noch zu nennen die Entwürfe für einen Aachen—Rhein-Kanal und für einen Saar—Pfalz-Kanal, ohne daß zu diesen Plänen heute Stellung genommen werden kann.

8. Die Neckarkanalisierung.

Für den Ausbau des Neckars zu einer Schiffahrtstraße für 1200 t-Schiffe ist vorläufig die Strecke von der Mündung bis Heilbronn in Aussicht genommen. Die Staustufen bei Ladenburg oberhalb Mannheim und bei Wieblingen unterhalb Heidelberg sind in Betrieb genommen, sodaß die Großschiffahrt bis Heidelberg durchgeführt werden kann. Die lang umstrittene Staustufe in Heidelberg nähert sich ihrer Vollendung, und im Anschluß daran soll die Kanalisierung nach aufwärts fortgesetzt werden. Oberhalb Heilbronn werden allerdings auch schon einige Bauten ausgeführt, die aber vorläufig nur der Wasserkraftgewinnung und der Hochwasserregulierung dienen.

9. Die Rhein-Main-Donau-Verbindung.

An dieser wichtigsten süddeutschen Wasserstraße ist die große Staustufe am Kachlet oberhalb Passau vollendet und in Betrieb genommen worden, sodaß die Gefahren für die Schiffahrt beim Befahren der Felsenstrecke des Kachlets beseitigt sind. Im Anschluß daran soll die Niederwasserregulierung der Donau bis Regensburg durchgeführt werden. Auf der anderen Seite wurde mit der Kanalisierung des Mains oberhalb Aschaffenburg zunächst bis Würzburg durch 13 Staustufen begonnen, von denen die drei ersten bei Obernau, Klein-Wallstadt und Klingenberg im Bau sind, denen weitere in den nächsten Jahren folgen werden, sodaß die Kanalisierung bis Würzburg etwa in 8 Jahren durchgeführt wird. Ein solches stückweises Vorgehen war nötig, weil die Finanzierung der gesamten durchgehenden Rhein-Main-Donau-Verbindung auf unüberwindliche Schwierigkeiten stieß. Als nächstes großes Ziel wird man den Anschluß des nordbayerischen Industriegebietes um Nürnberg ins Auge fassen und die Vollendung der durchgehenden Wasserstraßen der Zukunft überlassen müssen.

Damit glaube ich alle wichtigen Gebiete der Reichswasserstraßen berührt zu haben. Auf Einzelheiten konnte ich nicht eingehen, damit meine Ausführungen mit ihrer notwendigen Aneinanderreihung von Feststellungen nicht gar zu lang und ermüdend wurden. Sie werden aber den Eindruck gewonnen haben, daß die Verwaltung auch an den Binnenwasserstraßen dauernd bemüht gewesen ist, Verbesserungen und damit der Schiffahrt Erleichterungen zu schaffen. Darüber hinaus konnten vornehmlich infolge des Arbeitsbeschaffungsprogramms große und wichtige Neubauten in Angriff genommen werden, die nun auch, obwohl vielleicht infolge der Geldknappheit etwas langsamer als erwünscht, durchgeführt werden. Wenn es gelingt, die wichtigsten der heute noch nicht gesicherten Baupläne zu finanzieren, so wird Deutschland in absehbarer Zeit über ein leistungsfähiges Wasserstraßennetz zum Segen der Binnenschiffahrt und damit der gesamten deutschen Volkswirtschaft verfügen.

Anschrift der Schriftleitung der

„Zeitschrift für Binnenschiffahrt"

Berlin NW. 87, Klopstockstr. 42

Anschrift des Verlages der

„Zeitschrift für Binnenschiffahrt"

unverändert: Mammut-Verlag G.m.b.H.

Berlin S. 14, Wallstr. 56

Die Bedeutung der ostpreußischen Binnenschiffahrt, insbesondere für die Holzwirtschaft *)

Von Dr. Bock,
Syndikus des Verbandes Ostpreußischer Industrieller e. V., Königsberg/Pr.

Bei Betrachtung der gesamten politischen, kulturellen und wirtschaftlichen Verhältnisse unserer Provinz Ostpreußen gibt es wohl nichts, was so treffend unsere Lage beleuchtet und was seine Merkmale so tief einschneidend gezogen hat wie das, worüber ich im folgenden berichte. Nichts zeigt so klar und so nachhaltig die Wunden, die unserem Wirtschaftsleben geschlagen worden sind, zeigt in der Gegenüberstellung so stark den Kontrast zwischen der hohen Blüte der Entwicklung von einst und dem Niedergang und dem Tiefstand von heute.

Ostpreußen ist trotz zahlreicher Seen und Wasserläufe arm an Wasserstraßen. Es verfügte aber in der Friedenszeit über zwei Binnenwasserstraßen, die seine Verbundenheit mit dem weiten russischen Hinterlande einerseits und mit den großen Verbrauchs- und Absatzgebieten des deutschen Vaterlandes Mittel- und Westdeutschland andererseits schufen. Beide hochwertigen Verkehrswege sind seit einem runden Jahrzehnt, seit der Umwälzung der politischen Verhältnisse, der ostpreußischen Wirtschaft verschlossen. Was das bedeutet, werden Sie erkennen, wenn Sie hören, daß der eine Wasserweg der Memel- oder Njemenstrom ist, der aus der Gegend von Minsk in Weißrußland über Grodno und Kowno — etwa bei Tilsit nach Ostpreußen übertritt. Dieser Memelstrom brachte in Friedenszeiten alljährlich allein ungefähr 2 Millionen fm russisches Holz, zur Hälfte Papierholz für unsere 4 großen Zellstoff-Fabriken, zur Hälfte Nutzholz heran, das in rd. 100 Schneidemühlen und Holzbearbeitungswerken im Umkreis der Städte Memel, Tilsit und Königsberg aufgearbeitet wurde. Um einen Begriff von diesen Zahlen zu geben, darf ich sagen, daß 2 Millionen fm Holz, die diese Binnenwasserstraße uns alljährlich zuführte, eine Menge von 1,2 Millionen t sind, die auf 15 t-Güterwagen verladen, Wagen an Wagen gereiht, in ununterbrochener Folge einen Güterzug darstellen würden, der genau von Königsberg bis nach Berlin reicht. Die ostpreußischen Wirtschaftskreise haben ein Schaubild mit diesen und anderen Zahlen über die Bedeutung dieser Dinge zurzeit im Ostpreußen-Pavillon auf der Pressa in Köln ausgestellt, um einmal der großen Allgemeinheit gegenüber die Masse vor Augen zu führen und die hohe volkswirtschaftliche Bedeutung darzutun, um die es sich hier handelt. Diese gewaltigen Mengen Holz fehlen unserer Wirtschaft heute, und das, was in mühevoller jahrelanger Arbeit als Ersatz geboten werden kann und in Anspruch genommen werden muß, die Einfuhr von Holz seewärts und die Einfuhr von Holz mit der Eisenbahn, ist nur ein schwacher Notbehelf. Die Einfuhr seewärts betrifft fast nur Papierholz, die Einfuhr eisenbahnseitig ist verschwindend gering, weil Holz, das mit 40% Leerfracht laufen muß, aus naheliegenden Gründen der Frachtkosten auf weite Strecken mit der Eisenbahn nicht gefahren werden kann.

Die Folgen des Fehlens dieser russischen Holzmengen haben sich denn auch katastrophal auswirken müssen. Die 4 großen Zellstoffabriken arbeiten noch. Von den 100 Schneidemühlen und Holzbearbeitungsbetrieben haben heute knapp 10 noch einigermaßen Beschäftigung.

Der Memelstrom ist nicht benutzbar, wie der Mehrzahl von Ihnen wohl bekannt ist, nicht etwa aus technisch-nautischen Gründen, sondern aus politischen Gründen. Die Memel ist seit Beendigung des Krieges zum „internationalen Strom" erhoben worden. Ich spreche das große Wort gelassen aus. In nicht mehr zu zählenden Eingaben und Verhandlungen haben die ostpreußischen Interessentenkreise in der zurückliegenden Zeit die Freigabe des Memelstromes für die Schiffahrt gefordert, leider vergeblich. Es ist dies eines der trübsten Kapitel in der wirtschaftspolitischen Geschichte unserer Provinz in der Nachkriegszeit. Auf allen Gebieten ist es sonst gelungen, nach und nach im Laufe der Jahre fühlbare Erleichterungen oder gänzliche Abhilfe der vielfachen durch die veränderten Verhältnisse bedingten Schwierigkeiten zu schaffen. Hier hat sich nichts geändert. Es stehen zwar zwischen Polen und Litauen erneute Verhandlungen über die Freigabe des Memelstroms bevor; unsere Hoffnungen auf Verwirklichung sind aber nicht mehr allzu groß. Und wenn früher oder später der Memelstrom wirklich freigegeben sein wird, wird seine Benutzung durch die Anliegerstaaten so erschwert und verteuert sein, daß die Zustände der Friedenszeit niemals auch nur annähernd wieder erreicht werden können. Aber

*) Vortrag, gehalten auf der 59. o. Hauptversammlung des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V. am 31. Aug. 1928 in Königsberg/Pr.

Holzhandel und Sägeindustrie unserer Provinz würden sicherlich lebhaften Aufschwung erleben, die Wirtschaftsgebiete Königsberg und Tilsit insbesondere würden unendlich gewinnen können, wenn es gelänge, diese überaus wichtige alte Binnenwasserstraße wieder der Benutzung zuzuführen.

Wir haben in den zurückliegenden Jahren hier oft den Eindruck gehabt, daß diese Frage im Reich nicht immer genügend beachtet und mit dem erforderlichen Nachdruck behandelt worden ist. Wenn meine Ausführungen an dieser weithin sichtbaren Stelle und gegenüber einer Versammlung von Fachleuten dazu beitragen könnten, zu veranlassen, daß der endlichen Freigabe des Memelstroms an allen maßgebenden deutschen Stellen die größte Beachtung geschenkt würde, weil sie für einen überaus wichtigen Zweig unserer ostpreußischen Wirtschaft von höchster Bedeutung ist, so wären wir vielleicht schon einen bedeutsamen Schritt vorwärts gekommen. Ich darf die Bitte aussprechen, auch in Ihrem Kreise in dieser Richtung zu wirken.

Soviel über den einen wichtigen Wasserweg, der unsere Provinz mit den östlichen Nachbarstaaten und mit dem alten russischen Hinterlande verbindet und der uns heute völlig fehlt.

Die zweite wichtige Binnenwasserstraße, die unsere Provinz nach der anderen Richtung mit dem großen deutschen Vaterlande verbindet, mit den Absatzgebieten und Verbrauchszentren auf der einen Seite und den Produktionsstätten des von uns benötigten Rohmaterials auf der anderen Seite, also mit Mittel- und Westdeutschland, ist die Weichsel über die Brahe und den Bromberger Kanal zur Netze und von dort zur Oder und weiter zur Elbe. Auch diese Binnenwasserstraße liegt seit rund einem Jahrzehnt völlig vereinsamt und trägt nicht wie einst die Waren hin und her. Hier besteht zwar — die Straße läuft erklärlicherweise weite Strecken durch polnisches Gebiet — nach dem sog. Pariser Abkommen vom Jahre 1921 der freie Durchgangsverkehr von Ostpreußen nach dem übrigen Reiche und umgekehrt. Aber dieser Weg wird nicht benutzt, der freie Durchgangsverkehr hat bisher lediglich theoretischen Wert. In den Wirtschaftskreisen ist einmal überwiegend die Meinung verbreitet, daß diese Binnenwasserstraße durch jahrelangen Mangel an Pflege nicht mehr befahrbar sei. Neuerliche Feststellungen von deutscher Seite haben indes ergeben, daß dies nicht oder doch mindestens nicht in diesem Umfange zutreffend ist. Die Möglichkeit einer Schiffahrt hin und her ist gegeben. Allerdings sind die Formalitäten, die der Schiffer zu erledigen hat, so vielseitige und umfangreiche und nicht immer leichte, daß auch hierauf die Nichtbenutzung der Wasserstraße begründet sein mag. Endlich kommt hinzu, daß wir bekanntlich einen Handelsvertrag mit Polen trotz der vielen Versuche immer noch nicht haben und daß dadurch unmittelbar und mittelbar zahlreiche hemmende Momente gegeben sind, die insbesondere die Wirtschaftlichkeit der Benutzung dieser Wasserstraße beeinträchtigen. Ich denke hier insbesondere an das Recht der Niederlassung des Schiffers in Polen, an die Möglichkeit, Beiladungen zu seiner Fracht auf polnischem Gebiete aufzunehmen und abzuladen, u. a. mehr. Jedenfalls kann bisher lediglich als Ergebnis festgestellt werden, daß diese Straße nicht benutzt wird. Hier gilt es unter allen Umständen Abhilfe zu schaffen. Die ostpreußische Wirtschaft klagt trotz aller besonderer Frachtvergünstigungen der Reichsbahn nach wie vor und in zunehmendem Maße beim Versand ihrer Erzeugnisse und beim Empfang der von ihr bezogenen Güter über unerträglich hohe Eisenbahnfrachten, die die Produktion so verteuern, daß ostpreußische Ware auf den alten Absatzmärkten nicht mehr konkurrenzfähig ist. In der Mehrzahl der Fälle, in denen diese Klagen heute erbittert geführt werden, ist früher dieser Schiffahrtsweg von der Weichsel zur Oder und weiter zur Elbe benutzt worden. Um beim Holz zu bleiben, für das ich vorhin einige Beispiele angeführt habe: Es ist früher in Friedenszeiten das auf ostpreußischen Sägewerken aufgeschnittene Holzmaterial, Tischlerholz für die Möbelfabrikation in Sachsen und Westfalen, Balken, Fußboden und sonstiges Baumaterial in ganzen Kahnladungen zu billigen Frachtsätzen regelmäßig nach Mittel- und Westdeutschland gefahren worden, das heute ausschließlich mit der Eisenbahn dorthin befördert werden muß und an seinen alten Absatzmärkten erklärlicherweise aus anderen Waldgebieten, die frachtlich günstiger liegen, heute fühlbare Konkurrenz erfährt.

Die Hemmnisse, die der Benutzung der alten Wasserstraße des Memelstroms von Rußland nach Ostpreußen im Wege stehen, sind letzten Endes internationaler Natur und können nicht allein von uns beseitigt werden. Auch bei der Benutzung dieser anderen Binnenwasserstraße von Ostpreußen über Weichsel, Netze und Oder nach Mittel- und Westdeutschland haben wir nicht allein mitzureden. Aber doch in ganz anderem Maße. Und es müßte möglich sein, in absehbarer Zeit hier Wandel zu schaffen, um auch diese alte und wichtige Binnenwasserverbindung zwischen Ostpreußen und dem übrigen Reiche wieder der Benutzung zuzuführen. Die ostpreußische Wirtschaft und insonderheit die ostpreußische Holzwirtschaft würden eine erhebliche Erleichterung erfahren können. Es wird dazu aber notwendig sein, planmäßig mit Hilfe von Reich und Staat diese Schiffahrt wieder zu organisieren, bis sie sich soweit eingespielt hat, daß sie wie früher auf eigenen Füßen stehen kann. Ab sofort wird das nicht möglich sein, da das jahrelange Ruhen erklärlicherweise die Schiffer zu einer anderen Beschäftigung geführt hat und auch sonst allerlei Umstände eingetreten sind, die sich nicht von heute auf morgen beheben lassen und deren Aufzählung hier im einzelnen zu weit führen würde. Auch hier könnte sich der Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt ein großes Verdienst erwerben, wenn er das Schwergewicht seiner Meinung

zu unseren Gunsten in Anwendung bringen möchte. Ich darf wiederum die Bitte aussprechen, hier in unserem Interesse in der Zukunft tätig zu sein.

Was sonst von der Bedeutung der ostpreußischen Binnenschiffahrt gesagt werden kann, ist nach den hier schon gemachten Ausführungen mit wenigen Worten geschehen, steht hinter diesen beiden großen Fragen weit zurück, hat auch mehr oder weniger internes ostpreußisches Interesse.

Der seit langen Jahren geforderte Ausbau der Wasserstraße des Oberpregels und des Insterburger Hafens ist zum großen Teile bereits fertig und wird zum kleinen Teil in nicht allzu ferner Zeit fertiggestellt sein. Damit wird eine neue außerordentlich wünschenswerte und bedeutsame Verbindung innerhalb der Provinz geschaffen.

Die Begradigung der Krummen Gilge, die gleichfalls hierher gehört, wird voraussichtlich auch in absehbarer Zeit durchgeführt werden können.

Es bleibt dann von den alten und großen Wasserstraßenwünschen der ostpreußischen Wirtschaft noch der Masurische Kanal übrig, dessen Bau einstweilen bekanntlich stillgelegt worden ist. Ueber diese Frage ist in den letzten Jahren viel gestritten worden. Es gibt auch in Ostpreußen Kreise, die den Ausbau des Masurischen Kanals nicht mehr für unbedingt erforderlich erachten. Man muß sich demgegenüber doch aber wohl auf den Standpunkt stellen, daß unsere verkehrsarme Provinz in jeder Weise gefördert werden muß. Es ist ganz zweifellos, daß der Ausbau des Masurischen Kanals und damit die Schaffung einer Verbindung von dem seenreichen südlichen Ostpreußen bis nach Königsberg für das gesamte Wirtschaftsleben unserer Provinz sich außerordentlich befruchtend auswirken muß. Die Binnenwasserstraße ist ja gerade für den Versand von Massengütern, die in Ostpreußen vorzugsweise in Betracht kommen, besonders geeignet. Bei der schweren Notlage der Provinz, die nun schon seit Kriegsbeginn anhält und vielleicht nicht nur anhält, sondern im starken Maße zunimmt, sollte nichts unversucht gelassen werden, der Wirtschaft Erleichterungen zuzuführen.

Sie, meine Herren, kommen fast überwiegend aus Gebieten unseres Vaterlandes, in denen Sie mit ganz anderen Augen die Dinge zu sehen und anzufassen gewohnt sind, wo ganz andere Maße, ganz andere Mengen und ganz andere Zahlen eine Rolle spielen als in unserer von jeher armen, dünnbevölkerten und noch dazu durch alle politischen und wirtschaftlichen Schwierigkeiten schwer gequälten Provinz. Sie haben Ihre Jahresversammlung wie zahlreiche andere Verbände in diesem Jahre nach Ostpreußen verlegt, um die hiesigen Verhältnisse einmal aus eigener Anschauung kennen zu lernen und um das Zusammengehörigkeitsgefühl mit uns zum besonderen Ausdruck zu bringen. Viele Organisationen politischen, wirtschaftlichen, kulturellen und sozialen Charakters, die in den letzten Jahren aus gleichem Anlaß gekommen und gegangen sind, haben in ihrem Arbeitsgebiet kaum unmittelbare, aber mittelbare Berührungspunkte mit den Sorgen und Nöten unserer ostpreußischen Wirtschaft. Bei Ihnen darf man aber ein besonderes Verständnis für die hier von mir behandelten Fragen voraussetzen, und es wäre ein schöner Erfolg Ihrer Königsberger Tagung, wenn die eine oder andere, am besten natürlich, wenn alle die schweren Sorgen auf dem Gebiete der ostpreußischen Binnenschiffahrt durch das Ergebnis Ihrer Beratungen hier in absehbarer Zeit mitbehoben werden könnten.

Die Geschäftsstelle des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V. und die Schriftleitung der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" befinden sich seit 15. September 1928:

Berlin NW 87, Klopstockstraße Nr. 42

Die Fernsprech-Anschlüsse sind unverändert:

Hansa 2744, 2745 und 2755

Die Verkehrsverhältnisse Oberschlesiens *)

Die von der oberschlesischen Bergbauindustrie gegründete Studiengesellschaft für die Ermittlung der wirtschaftlichsten Verkehrswege hat es sich zur Aufgabe gemacht, die Ungunst der durch die geographische Lage Oberschlesiens gegebenen Verkehrsverhältnisse soweit wie möglich zu beseitigen. Herr Dr. Schaffrath hat Ihnen bereits auseinandergesetzt, daß wir im Gegensatz zur rheinisch-westfälischen Industrie gewissermaßen um 350 km vom Rande unseres Absatzgebietes abgedrängt liegen.

Das rheinisch-westfälische Industriegebiet besitzt in unmittelbarer Umgebung bedeutende Absatzgebiete in den dort angesiedelten Industrien, verfügt außerdem über ausgezeichnete natürliche und künstliche Wasserstraßen zu anderen Industriezentren, wogegen Oberschlesien auch hinsichtlich der Zahl und Güte seiner Verbindungswege mit den Absatzgebieten außerordentlich dürftig versehen ist, während gerade wegen der ungünstigen geographischen Lage Oberschlesiens auf die vollendetste Ausgestaltung seiner Verkehrswege Bedacht zu nehmen ist.

Die wichtigste Aufgabe, Oberschlesien durch bessere Verkehrswege mit Mittel- und Norddeutschland zu verbinden, soll gelöst werden. Die Kohlenvorräte Deutsch-Oberschlesiens sind bis in 1000 m Tiefe zu mehreren Milliarden Tonnen festgestellt worden, sodaß sich die geplanten Investierungen für neue und leistungsfähigere Verkehrswege neben der Reichsbahn gewiß lohnen werden.

Als nächstliegende Lösung kommt die Ausnützung des Oderstroms als Schiffahrtsweg in Frage. Der Oderstrom verläuft etwa 55 km westlich des Industriereviers. Um die Wettbewerbsfähigkeit des Wasserweges mit der Reichsbahn zu prüfen, sind an Hand der neuesten Veröffentlichungen und durch Erhebungen bei Reedereien die Frachtkosten der Kohle auf einem zum Großschiffahrtsweg ausgebauten Oderstrom ermittelt worden. Dabei ergab sich ein gewaltiger Unterschied zwischen den Frachtkosten auf den beiden konkurrierenden Verkehrsmitteln. Die Wasserfrachten sind dabei für den Verkehr von 1000 t-Kähnen auf der Oder berechnet, enthalten bereits die vermehrten Ausgaben für den Umschlag von der Eisenbahn in den Kahn bezw. vom Kahn in die Eisenbahn, die Mengen- und Wertverluste der Kohle sowie die Zinsverluste und sonstige Nebenkosten. Wie durch eine besondere Betriebskostenberechnung ermittelt wurde, müßten die Frachtkosten der Reichsbahn wesentlich gesenkt werden können, wenn deren Tarife den reinen, durch den Kohlenverkehr allein aufkommenden Selbstkosten angepaßt würden. Gelegentlich der letzten Verhandlungen über die Tarifreform konnte erneut festgestellt werden, daß die Reichsbahn von den ihren Tarifen zugrunde liegenden Grundsätzen nie in erheblichem Maß abweichen wird, und wir wiederholen unsere Meinung und Erfahrung, daß eine wirksame Beeinflussung der Tarifwirtschaft der Reichsbahn nur durch Schaffung eines leistungsfähigen Wettbewerbers ermöglicht wird. Die Aufwendungen des Reiches und der Industrie zur Schaffung des neuen Wettbewerbers werden sich mittelbar hochwertig verzinsen. Der Bau einer eigenen Massengüterbahn vom oberschlesischen Industriebezirk z. B. bis Berlin ist angesichts des erforderlichen hohen Kapitalaufwandes heute undenkbar. Als einzig gangbarer Weg bleibt

der Ausbau der Oder als Großschiffahrtsweg für den Verkehr von 1000 t-Kähnen

übrig.

Wir wissen, daß die Provinzialverwaltungen des Oderstromgebietes diesen Vorschlag lebhaft begrüßen werden, weil mit seiner Ausführung nicht nur den Nöten der oberschlesischen Bergbau- und Hüttenindustrie abgeholfen, sondern auch allen anderen Industrien des Odergebietes, z. B. dem darniederliegenden Schiffahrtsgewerbe, der eisenverarbeitenden Industrie, der bedeutenden Zement- und Kalkindustrie, der Landwirtschaft und der gesamten Landeskultur ein mächtiger Impuls, Aufschwung und die Sicherung weiterer Entwicklung gegeben werden. Unser Werben und Streben geht dahin, eine Zusammenarbeit aller an dem Ausbau der Oderschiffahrt interessierten Kreise zu erreichen, um die Stoßkraft unserer Bestrebungen zu erhöhen. Die große und gewaltige Aufgabe kann nur mit wohlwollender Förderung und weitgehender Unterstützung durch die Reichs- und Landesverwaltungen, durch aktive Teilnahme der Provinzen, Städte und Kreise des Oderstromgebietes bewältigt werden. Die oberschlesische Industrie ist vor die Aufgabe gestellt, den schnellsten und großzügigsten Ausbau der Oderschiffahrtsstraße und des Oder—Spree-Kanals durchzusetzen, da andernfalls der Bestand der oberschlesischen Industrie in höchstem Maße gefährdet ist. Die Erreichung der weitgesteckten Ziele wird zwangsläufig gefördert, wenn die Verkehrsinteressen der

*) Vorträge, gehalten auf der 59. o. Hauptversammlung des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V. in Königsberg/Pr.

oberschlesischen Industrie an einen ausgebauten Großschiffahrtsweg der Oder sichtbar gekettet werden, sodaß Behörden und Regierungen sich dem Ausbau des Großschiffahrtsweges nicht entziehen können.

Bei aller Ungunst der geographischen Lage Oberschlesiens ist noch ein günstiger Umstand zu verzeichnen, der darin besteht, daß Oberschlesien eine höhere Lage als seine wichtigsten Absatzgebiete besitzt. Da das verfügbare Gefälle aber sehr gering ist, so läßt sich der Vorteil nur auf dem Wege des geringsten Widerstandes, d. h. nur auf dem Wasserwege mit nennenswertem Vorteil ausnützen.

Neben dem Ausbau der Oder als Großschiffahrtsweg entsteht als weitere größere Aufgabe die, eine neue Verkehrsverbindung zwischen dem oberschlesischen Industriebezirk und der Oderwasserstraße zu schaffen. Der bestehende Klodnitzkanal reicht für die Bedürfnisse Westoberschlesiens in keiner Weise aus, die Reichsbahn-Gesellschaft fordert für die Vorfracht vom Industriebezirk nach dem Umschlaghafen Cosel zu hohe Preise, die bau- und betriebstechnische Ausgestaltung des jetzigen Kohlenumschlaghafens in Cosel sind für eine pflegliche Behandlung der Kohle absolut unzulänglich, um den wirtschaftlichen und Wettbewerbsbedürfnissen des oberschlesischen Kohlenabsatzes jetzt und in der Zukunft zu entsprechen.

Als neue Verkehrswege zur Oder kommen in Frage:

1. Eine zweigleisige Massengüterbahn (Schleppbahn) vom Industrierevier nach einem neuen, mit modernsten Umschlagmitteln und Rangieranlagen ausgestatteten Oderhafen bei Januschkowitz oder Krappitz. / Die Massengüterbahn ist im Sinne des Vorschlages von Rathenau und Cauer geplant, die bereits im Jahre 1909 das Projekt einer Schleppbahnverbindung zwischen dem rheinisch-westfälischen Industrierevier und Berlin neben der Staatsbahnverbindung bearbeiteten. Für diese Massengüterbahn kann die bereits vorhandene Sandbahn der Gräflich von Ballestrem'schen und A. Borsig'schen Steinkohlenwerke größtenteils mitbenützt werden.
2. Der Bau eines neuen Klodnitzkanals für 1000 t-Kähne von Gleiwitz bis Januschkowitz bei Cosel und
3. eine Kombination zwischen Schleppbahn und Kanal, indem die bestehende Gräfl. von Ballestrem'sche und A. Borsig'sche Sandbahn zweigleisig ausgebaut, um etwa 4 km bis Plawniowitz verlängert und von hier bis Januschkowitz an der Oder ein neuer Kanal für 1000 t-Schiffe hergestellt wird.

Die Projektierungen für den geeignetsten Verbindungsweg zwischen Industrierevier und Oder werden maßgebend durch die Forderung beeinflußt, daß der neue Verkehrsweg, soweit irgend möglich, auch zum Transport von Sand von der Oderniederung nach dem Industrierevier ausgenützt werden soll und muß. Um diese Forderung zu erläutern, sei hier kurz bemerkt, daß einerseits die große Mächtigkeit der Flöze, andererseits die Gewinnung der Kohle aus den großen Sicherheitspfeilern, die für die über Tage liegenden Eisenbahnen, Straßen und Ortschaften vorgesehen werden müssen, den Abbau der Kohle mit Sandversatz, also ganz gewaltige Sandmengen erfordern, die in die beim Ausbruch der Kohle entstehenden Hohlräume eingespült werden, um die Senkungen der Tagesoberfläche auf höchstens einige Dezimeter zu beschränken.

Die geplante Neuanlage hat also zwei Aufgaben zu erfüllen.

Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen haben ergeben, daß von den drei angegebenen Verbindungswegen zwischen Industrierevier und Oder im vorliegenden Sonderfall

die Schleppbahn

in Form einer Massengüterbahn im Sinne der Veröffentlichungen von Rathenau und Cauer die geeignetste Lösung darstellt.

Ehe auf Einzelheiten eingegangen wird, sind folgende grundsätzliche betriebs- und verkehrstechnische Gesichtspunkte zu erörtern:

Die neu herzustellende Bahn muß als Massengüterbahn im vollkommensten Sinne des Wortes ausgeführt werden, d. h. sie bildet eine reine Schlepp- oder Förderbahn und kann öffentliche Verkehrsinteressen im Bahnbetrieb nicht berücksichtigen. Die bestehende Konkurrenzlinie der deutschen Reichsbahn in Form einer dem öffentlichen Verkehr dienenden Bahn von Hindenburg über Gleiwitz-Laband nach Kandrzin entspricht nicht den Anforderungen, die an eine Massengüterbahn gestellt werden müssen, weil die ihr zukommenden Aufgaben zu vielseitig sind und dabei stets die Interessen des allgemeinen Verkehrs den Schleppbahninteressen vorangehen werden.

Die Geschwindigkeiten der Züge auf der zweigleisigen deutschen Reichsbahn sind so verschieden groß, daß die Durchführung eines fast vollkommen mechanisierten Förderbetriebs wie auf der Massengüterbahn undurchführbar ist. Die Schnellzüge erreichen Stundengeschwindigkeiten von 90—100 km, während der Güterzugbetrieb nur eine solche von 30, höchstens 50 km besitzt.

Die Ueberholungen von Güterzügen durch andere Züge sind daher bei dem dichten Verkehr und der großen Länge der Strecke Hindenburg—Kandrzin unvermeidlich, was erstens einen erhöhten Zeitverbrauch für den Güterzugverkehr bedingt und zweitens Unsicherheiten und Ungleichmäßigkeiten in den Förderbetrieb hineinbringt, deren Ausgleich einen unverhältnismäßig großen Betriebsmittelpark und große Gleisanlagen erfordert und damit die Wirtschaftlichkeit

des Schleppbahnbetriebs hinfällig macht. Eine Angleichung des Bahnbetriebs an den Grubenbetrieb mit einem Mindestaufwand an Betriebsmitteln und Bahnhofsanlagen ist nur bei einer diesem Sonderzweck entsprechend betriebenen Massengüterbahn möglich. Hervorzuheben ist noch, daß die vorhandene Reichsbahn, um gleich günstige Betriebsverhältnisse für den Kohlenverkehr wie auf der geplanten Schleppbahn zu erzielen, so umzubauen wäre, daß eine Steigung in der Lastrichtung überhaupt nicht in Frage käme.

Eine ausschlaggebende Bedeutung für die Wirtschaftlichkeit der projektierten Massengüterbahn hat der Sandverkehr, weil dadurch die Bahn in beiden Fahrrichtungen bestens ausgenützt wird. Die Uebernahme des Sandverkehrs durch die Reichsbahn wird von allen drei Bergbauverwaltungen, die im Besitz von Sandbahnen sind, kategorisch abgelehnt, auch für den Fall, daß die Reichsbahn die vorhandenen Anlagen gegen gutes Geld übernehmen wollte, weil der Betrieb der Reichsbahn viel zu umständlich und zu teuer würde. Die Sandbahnen sind Grubenbetriebseinrichtungen, müssen solche bleiben, dürfen also nicht zu Erwerbszwecken in fremde Hände gegeben werden.

Zu erörtern ist noch die Frage, ob durch den Ausbau eines dritten und vierten Gleises der deutschen Reichsbahn Abhilfe geschaffen werden kann. Auch dieser Vorschlag muß als ungeeignet verworfen werden aus folgenden Gründen :

Der Bau eines dritten und vierten Gleises neben der bestehenden Reichsbahn Gleiwitz—Kandrzin kommt an und für sich nicht in Frage, weil damit die oben aufgezählten und andere bau-, betriebs- und verkehrstechnische Mängel der bestehenden Bahnanlagen mit in die Massengüterbahn hineingetragen würden, als da sind:

1. zu ungünstige Steifungen in der Lastrichtung,
2. Verteuerung der Betriebskosten,
3. die Bahn wird auch für polnische Frachten zugänglich (!).

Der letztgenannte Punkt ist besonders wichtig, nachdem mit dem neuen Verbindungsweg zur Oder ein Verkehrsweg geschaffen werden soll, der der deutsch-oberschlesischen Kohlenindustrie den Wettbewerb mit der polnischen Industrie erleichtern soll. Nach den einschlägigen Bestimmungen des Genfer Vertrages muß die Kohle der polnischen Industrie auf den deutschen Bahnen zu den gleichen Frachtsätzen befördert werden, wie sie für die deutsche Kohle in Frage kommen. Die neue Bahn **muß** als eine im Besitz der westoberschlesischen Gruben befindliche (private) Grubenbahn konzessioniert, gebaut und betrieben werden, damit die Vorteile dieser Bahn ausschließlich deutschen Interessen zugute kommen.

Daß die Betriebsführung auf der neuen Bahn durch die deutsche Reichsbahn viel teurer ausfallen würde als der Privatbetrieb, läßt sich aus den außerordentlich günstigen Betriebsergebnissen der bestehenden Sandbahnen und verschiedener privater Kohlenbahnen in Rheinland-Westfalen mit aller Bestimmtheit nachweisen. Ferner ist zu beachten, daß die Lösung der Betriebsmittelfrage und der Aufbau des Kohlenumschlags im Hafen für das Gedeihen des neuen Unternehmens eine außerordentlich große Rolle spielen und daß die Kohlenindustrie, wenn sie den Betrieb der neuen Bahnlinie in eigener Hand behält, sich den Bedürfnissen des Kohlenabsatzes und technischen Vervollkommnungen des Betriebes und der Verkehrseinrichtungen weit schneller anpassen kann und — anpaßt — als ein zweiter, am Kohlenabsatz nicht unmittelbar interessierter Unternehmer des Bahnbetriebes, der sich jede Betriebsverbesserung mehr oder weniger abnötigen und abkaufen läßt.

(Ein naheliegendes treffendes Beispiel bildet der Coseler Umschlaghafen, wo trotz aller Wünsche und Anträge der oberschlesischen Industrie die Umänderung des mangelhaften Kipperbetriebes in einen Kübelumschlagbetrieb oder einen sonstigen, die Kohle schonenden Umschlagbetrieb von der Reichsbahn regelmäßig abgelehnt wird.)

Die Herstellung irgendwelcher Zwischenstationen mit Ausnahme des Teilungsbahnhofes bei Peiskretscham kommt bei der neuen Bahn nicht in Frage.

Die Bahn erhält ein selbsttätig wirkendes Signal- und Blocksystem, sodaß außer dem Personalbedarf für die Kontrollbegehung und die Besetzung der Anfangs- und Endbahnhöfe, bezw. des Zwischenbahnhofes Peiskretscham kein weiteres Stationspersonal nötig ist. Alle Straßen und Wege werden über- oder unterführt, wodurch alle Gefährdungen und Störungen der Transporte durch Landfuhrwerke vermieden werden.

Die Ausgestaltung des Anfangs- und Endbahnhofes, d. h. des Sammel- und Hafenbahnhofes, erfordert ganz besondere Sorgfalt, und es sind dabei die neuesten Erfahrungen, die in Westfalen gemacht worden sind, zu berücksichtigen. Ueber Einzelheiten dieser Bahnhöfe jetzt schon nähere Angaben zu machen, erübrigt sich.

Für den Kohlenverkehr sind wie bei den neuen westfälischen privaten Kohlenbahnen Kübelwagen vorgesehen, beim Sandverkehr soll der jetzt vorhandene Wagentyp (Van der Zypen & Charlier) beibehalten werden. Voraussichtlich wird jedoch der Wagenkasten der Sandbahnwagen erhöht, um größeren Rauminhalt je m Zug und kurze Züge zu erhalten.

Die Ausnützung der Betriebsmittel auf der neuen Bahn ist die denkbar günstigste.

Weitere Vorteile werden erzielt: 1. durch Einführung des Kübelwagens, wodurch die Kohle erheblich mehr geschont wird, als dies bei dem Kip-

perbetrieb der Reichsbahn der Fall sein kann, 2. durch den weiteren Umstand, daß beim Aufkommen von Absatzschwierigkeiten die Montanindustrie ihre Abhilfsmaßnahmen schneller und einfacher durchführen kann als dies bei der Zwischenschaltung eines unabhängigen Bahnbetriebes möglich ist, und 3. endlich dadurch, daß die Schiffsfrachten in Krisenzeiten sich selbsttätig ermäßigen und die Ueberwindung dieser Zeiten für die Kohlenindustrie erleichtern.

Nicht zu unterschätzen für eine gleichmäßige Beschäftigung der Bergwerke ist 4. der Betriebsvorteil, daß die Kahnverladung der Kohle auf den Förderbetrieb ausgleichend wirkt. Der Verladeraum der Kähne und die vom Kahn bedienten Kohlenlager an den Zielstationen bilden Absatzpuffer. Die Zwischenlagerung der Kohle auf den Kohlenhalden der Bergwerke und die damit verbundenen Sortimentenverluste werden in erheblichem Maße eingeschränkt; eine gleichmäßige Beschäftigung der Bergarbeiter wird sichergestellt.

Auf die übrigen untersuchten Verbindungswege näher einzugehen, würde hier zu weit führen, und es genügt, hier noch kurz die Baukosten der verschiedenen Projekte mitzuteilen. Diese verstehen sich einschließlich Betriebsmittel, Hebewerke (ohne Reserveanlage), Krananlagen, Hafen- und Rangierbahnhof, Sandbahnen und unter Einbeziehung des Bauwertes der nutzbaren bestehenden Anlagen.

Die Baukosten betragen beim:

Projekt 1
Schleppbahnprojekt einschl. Sandbahnenanschluß . . . . 75 Mill. RM.,

Projekt 2
Kanal bis Gleiwitz mit neuer Sandbahn . . . . 109 Mill. RM.,

Projekt 3
kombinierten Projekt mit Sandbahnverlängerung . . . . 106 Mill. RM.

Die entsprechenden Betriebskosten der Projekte betragen:

bei der Schleppbahn . . . . 0,85 RM./t,
beim Kanal . . . 1,40 bezw. 2,40 RM./t,

je nachdem die Gruben Werksanschluß bezw. Reichsbahnanschluß an den Gleiwitzer Hafen besitzen,

beim Projekt 3 . . . . . . 1,10 RM./t.

Es ist daraus ersichtlich, daß die Schleppbahn allen übrigen Projekten vorzuziehen ist, zumal sich in diesem Falle gleichzeitig auch die niedrigsten Sandkosten ergeben, die beim Schleppbahnprojekt immerhin noch den sehr hohen Betrag von 1,30 RM./cbm ausmachen.

Das schwierigere und größere Problem bildet die Aufgabe des Ausbaues der Oder zum Großschiffahrtsweg.

Die Studiengesellschaft ist hierbei unter Mitwirkung von Herrn Oberregierungsrat Raddatz auf folgende Stellungnahme abgekommen:

Die Oder kommt wie alle deutschen Ströme — mit Ausnahme des Rheins — aus einem Mittelgebirge.

Zur Zeit der Dürre versiegen auch die Quellen in den Mittelgebirgen teilweise, während in solchen Zeiten der Rhein durch Gletscherwasser gespeist wird und überdies den großen Vorteil genießt, daß ihm in Gestalt des Bodensees ein großes Ausgleichbecken zur Verfügung steht.

Diese natürlichen Vorteile lassen sich auf der Oder durch menschliche Kunst nicht ersetzen.

Es bleibt nur eines übrig: Das vorhandene Wasser richtig zu bewirtschaften.

Die Wasserführung der Oder ist folgende: Es beträgt das sekundliche Niedrigwasser, Mittelwasser und Hochwasser

bei Ratibor . . 4,5 cbm, 65 cbm und 2000 cbm,
bei Dyhernfurth 22 cbm, 160 cbm und 2300 cbm,
bei Glogau . . 33 cbm, 205 cbm und 2230 cbm,
bei Crossen . . 36 cbm, 220 cbm und 2500 cbm,
bei Frankfurt . 36 cbm, 300 cbm und 2600 cbm.

Auffallend ist dabei, daß die größten Hochwasser von Ratibor bis zur Einmündung des Hohenzollernkanals bei Hohensaathen nur von 2000 auf 2960 cbm pro Sekunde anwachsen.

Daraus ist ersichtlich, daß die für die Wasserwirtschaft der Oder so dringend erforderliche Ansammlung der Hochwasser bereits im oberen Flußlauf möglich ist.

Die Niedrigwassermenge betrug in Breslau 48 cbm je Sekunde in den Jahren 1881-95 und ist auf 33 cbm je Sekunde in den Jahren 1916-24 gefallen. Die Wassermenge beträgt also 15 cbm je Sekunde weniger als vor der Kanalisierung der Oder.

Die genannten Ausführungen stützen sich auf die Angaben von Strombaudirektor Fabian und Dr. Gothein bei den in der Jahresversammlung der Hafenbautechnischen Gesellschaft in Breslau im Jahre 1925 gehaltenen Vorträgen. Sie sind veröffentlicht in Band VIII des Jahrbuches der Hafenbautechnischen Gesellschaft.

Die Oder ist als Schiffahrtsstraße in verschiedener Weise ausgebaut. Von Cosel bis Ransern unterhalb Breslau ist sie kanalisiert, wird also durch Schleusen in einzelne Haltungen geteilt.

Unterhalb Ransern und oberhalb Cosel sind freie Regulierungsstrecken ohne Schleusen. Die Oder ist der heutigen Größe der Schiffsgefäße entsprechend ausgebaut und ist bei gewöhnlichem Wasserstande eine durchaus leistungsfähige Wasserstraße.

Breslau hatte im Jahre 1913 bereits einen Empfang, Versand und Durchgang von 5,4 Millionen Tonnen Wasserverkehr. Dieser Verkehr wäre wesentlich größer gewesen, wenn nicht gerade um diese Zeit ein Schifferstreik ausgebrochen wäre, der 10 Wochen dauerte, und, als dieser abflaute, ein Streik der oberschlesischen Bergarbeiter begann. Wenn diese beiden ungünstigen Ergebnisse nicht eingetreten wären, so hätte der Schiffsverkehr in und durch Breslau im Jahre 1913 mindestens 6,5 Millionen t erreicht.

Aus dem in den Breslauer Neuesten Nachrichten veröffentlichten Jahresbericht über den Kohlenumschlag in Cosel-Hafen für das Jahr 1927 geht hervor, daß dieser mit einem Umfang von 2 481 000 t das letzte Friedensjahr um etwa 270 000 t überholt hat. Die Oderschiffahrt ist danach wieder im Aufblühen begriffen.

Eine weitere Entwicklung ist nur möglich, wenn der Ausbau der Oderwasserstraße so gestaltet wird, daß ebenso große Schiffsgefäße auf ihr verkehren können wie auf dem Mittellandkanal. Das bedeutet die Forderung für die allernächste Zeit: Schleppzugschleusen für 1000 t-Kähne und der Ausbau der Oder unterhalb Ransern für diesen Typ.

Der Wert der Oderwasserstraße wird stark beeinträchtigt durch ihren Zustand bei Niedrigwasser. Hier zeigt sich offensichtlich, daß für Schiffbarmachung eines Stromes die niedrigsten Wassermengen maßgebend sind. In Uebereinstimmung hiermit hat sich im Jahre 1928 gezeigt, daß die mittlere Oder bei Nachlassen der Wasserführung sofort versagt, und diese Wasserklemmen haben sich gerade in neuester Zeit in unangenehmer Weise bemerkbar gemacht. Auffallend ist dabei das Folgende: Während auf den regulierten Strecken oberhalb Cosel und unterhalb Breslau zu geringe Tauchtiefen (aus Steinau wurden 38 cm gemeldet) vorhanden sind, hält die kanalisierte Strecke die Solltiefe — beispielsweise ist auf der Strecke Cosel bis Neißemündung eine Tauchtiefe von 1,70 m vorhanden.

Diese Tatsache löst naturgemäß den Streit der Meinungen aus über den Wert und Unwert von Regulierung und Kanalisierung für die Zeit des Niedrigwassers. Im folgenden sollen deshalb die Vorteile und Nachteile kurz zusammengestellt werden.

Die Kanalisierung ist ohne Zweifel bis zu einer bestimmten Grenze der beste Ausbau für Niedrigwasser. Das beweist die Oppelner Strecke mit ihrer genügenden Wassertiefe trotz größter Wasserklemme. Aber sie entzieht dem Strome einen großen Teil seines Wassers. Ausführliche Angaben hierüber sind in dem oben genannten Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft gemacht worden.

Ganz allgemein darf auf folgendes hingewiesen werden: Der Strom hat oberhalb und unterhalb der kanalisierten Strecke eine zu geringe Tiefe. Die Einmündung bedeutender Zubringer, wie Ruda, Birawka, Klodnitz, Hotzenplotz, Neiße usw. sind fast spurlos vorübergegangen. Wenn auch nicht übersehen werden soll, daß das Profil unterhalb Breslau breiter ist als oberhalb Cosel, so ist doch bestimmt und mit Recht zu folgern, daß die Kanalisierung einen großen Teil der hinzukommenden Wassermassen verzehrt hat — durch Verdunstung und Versickerung. Nähere Angaben hierüber bringt wieder das genannte Jahrbuch auf Seite 45 und ff. Es muß daraus die nachstehende Schlußfolgerung gezogen werden: Selbst wenn für die Kanalisierung unterhalb Breslau die enormen Kosten aufgebracht würden, wäre der Erfolg für die Zeiten der Wasserklemme zweifelhaft, weil durch den Stau vor jeder Schleuse zuviel Wasser verloren ginge. Es wäre zu befürchten, daß am Ende der neu kanalisierten Strecke die geforderte Solltiefe nicht erreicht würde.

Die Zweifel werden auch von der Oderstrombauverwaltung geteilt — vergl. das genannte Jahrbuch S. 45 u. ff. — Die Schwächen der Kanalisierung bei Niedrigwasser sind also: Hohe Kosten und zweifelhafter Erfolg.

Nun zur Regulierung. Es ist klar, daß durch die Einschnürung der lebendigen Welle die Wassertiefe vergrößert werden kann. Diese Maßnahme ist aber begrenzt durch die Sohlenbreiten, welche für den Betrieb der Schiffahrt erforderlich sind. Ueberdies würde die Stromsohle ausgenagt und sich zum Schaden der allgemeinen Landeskultur immer mehr vertiefen.

Das ist die Schwäche der Regulierung bei Niedrigwasser.

Kurz zusammengefaßt: In den Wasserklemmen schafft die Kanalisierung zwar die erforderliche Wassertiefe, aber sie zehrt von der Masse, und die Regulierung kann in dem normalen Flußprofil nur diejenige Tauchtiefe erzeugen, welche den Wassermassen entspricht, die aus der kanalisierten Strecke abfließen.

Unter den obwaltenden Verhältnissen hilft also weder Regulierung noch Kanalisierung; es gibt nur ein Hilfsmittel: Das Zuschußwasser während der Wasserklemmen.

Dieses Moment ist von immenser Bedeutung, weil jeder Tag des Stilliegens der Schiffahrt die Industrie zwingt, ihre Kohle bis Berlin auf der Reichsbahn zu versenden. Dann treten aber die in einer besonderen Denkschrift nachgewiesenen großen Mehrkosten bezw. Verluste von ca. 5,00 RM./t für die oberschlesische Kohle ein.

Die Provinzen Nieder- und Oberschlesien haben für die Beschaffung von Zuschußwasser bereits 18 Hochwasserschutzbecken mit 112 Mill. cbm Inhalt erbaut. Da die wichtigsten Becken aber größtenteils im Gebiet des Bober liegen, so können für die ungünstigste Strecke Breslau-Crossen diese nicht nutzbar gemacht werden.

Als Ort für den Ausbau von weiteren Zuschußwasserbecken kommen den neuen Reichsgrenzen entsprechend nur noch Ottmachau an der Glatzer Neiße, Krappitz an der Oder und Borganie an der Weistritz in Frage, außerdem die Sandgewinnstellen bei Sersno und Dziergowitz.

Das Ottmachauer Staubecken

ist in Angriff genommen und dürfte in 5 Jahren erstellt sein. Mit Ottmachau kann die kleinste unterhalb Breslau beobachtete Wassermenge von 21 cbm auf 50 Tage verdoppelt werden. Bei dieser Berechnung sind aber die

unvermeidlichen Verluste auf der langen Strecke Ottmachau bis Breslau nicht berücksichtigt. Die Verluste werden voraussichtlich nicht so erheblich sein, wenn man das Wasser in der Oder und damit den Grundwasserstand der Niederung nicht erst absinken läßt, sondern durch das Zuschußwasser auf bestimmter Höhe hält.

Die Verdoppelung der niedrigsten Wasserführung während 50 Tage Versommerungszeit muß als eine Verbesserung der Oder als Schiffahrtsstraße bezeichnet werden.

Aber der Ausbau des Ottmachauer Staubeckens allein genügt keinesfalls.

Gemäß Gesetz vom 4. 12. 1920 soll mit dem zu errichtenden Staubecken eine Wassertiefe von 1,70 m erreicht werden. Bei Annahme von 50 vollen und 50 halben Versommerungstagen ergibt sich ein Bedarf von 540 Mill. cbm. Zuschußwasser. Hierfür genügt das Staubecken bei Ottmachau allein nicht. Der Fehlbedarf kann aber gedeckt werden, es sind aber sehr erhebliche Mittel nötig zur Beseitigung des jetzigen Versommerungselends auf der Oder. Die heutigen Zustände sind soweit gediehen, daß alle an der Oderschiffahrtsstraße interessierten Verwaltungen, Körperschaften, Industrien und Betriebe zusammenarbeiten müssen, um in absehbarer Zeit einen einigermaßen befriedigenden Schiffahrtsbetrieb auf der Oder sicherzustellen.

Der Schaden, der sich aus dem heutigen Zustand nach Fertigstellung des Mittellandkanals ergibt, wirkt sich nicht nur in höheren Frachtsätzen aus; die Verluste bestehen auch in folgenden wirtschaftlichen Nachteilen:

1. Viele Monate hindurch stockt der Kohlenabsatz auf dem Wasserwege, und die Benutzung des billigen Frachtenweges ist gerade in dem Zeitabschnitt der längeren Tageszeiten unmöglich.
2. Der Grubenbetrieb wird gedrosselt, und höhere Gestehungskosten sind die Folge.
3. Es erfolgt ein Verlust von Kohlenabnehmern, die zu zuverlässigeren Lieferanten abwandern, die die Abnehmer das ganze Jahr hindurch gleichmäßig bedienen können.

Wenn nur diese größeren Verlustquellen und die Unterbindung von Entwicklungsmöglichkeiten in Betracht gezogen werden, so ist zu verstehen, daß die Verluste jährlich viele Millionen Mark ausmachen und die oberschlesische Bergbauindustrie das unbestrittene Recht hat, seitens der Reichs- und Landesverwaltungen eine nachdrückliche Abhilfe zu fordern.

Um nach Erstellung des Ottmachauer Staubeckens den ersten weiteren Bedarf an Zuschußwasser decken zu können, haben Provinz und Industrie auf das alte Projekt

der Krappitzer Talsperre

zurückgegriffen. Bereits im Jahre 1909 trat Major v. Donath mit dem Vorschlag an die Oeffentlichkeit, in der Oder bei Krappitz 400 Mill. cbm aufzustauen. Er wandte sich mit einer entsprechenden Petition an das Preußische Haus der Abgeordneten. Das Projekt wurde von den zuständigen Ministerien eingehend geprüft, aber schließlich als ungeeignet abgelehnt.

Durch die Not der Zeit gezwungen, haben sich jetzt die oberschlesische Provinzialverwaltung und die Industrie zu folgendem entschlossen: Es wird auf Grund von Bohrungen die Beschaffenheit des Untergrundes bei Krappitz festgestellt, um zu ermessen, ob sich vielleicht ein Staubecken von bedeutend geringerem Inhalt als das Donath'sche — etwa von 150 Mill. cbm — erstellen läßt. Abgesehen von dem Untergrunde bieten sich hier die folgenden Schwierigkeiten: Der Coseler Hafen darf in seinen vitalen Interessen nicht gestört werden; ebenso muß die Schiffahrt unterhalb Cosel-Hafen von dem Staubecken mit seinem wechselnden Wasserstand unabhängig gemacht werden.

Das erstere begrenzt die normale Stauhöhe der Talsperre; das zweite bedingt die Anlage eines Seitenkanals neben derselben.

Die Untersuchungen werden ausgeführt in voller Würdigung und Anerkennung der gegen das Projekt früher angeführten Gründe. Erweist sich aber der Untergrund bei Krappitz für ein Zuschußbecken von 8—10 m Stauhöhe als bauwürdig, so soll es wegen der unmittelbaren Wirkung seines Inhalts von 150 Mill. cbm auf die Wasserführung der Oder zuerst in Angriff genommen werden.

Eine weitere Bereitstellung von Zuschußwasser ist möglich durch den Bau

der Weistritz-Talsperre bei Borganie.

Sie wird einen verfügbaren Inhalt von 46 Mill. cbm besitzen. Der große Vorteil dieses Staubeckens ist der, daß die Lauflänge des Wassers nach der Oder nur etwa 45 km beträgt, das Becken also hervorragend geeignet ist, in außerordentlichen Fällen der Versommerung künstliche Flutwellen in die Oder zu leiten und dadurch die unterwegs befindlichen Kähne für die Fahrt flott zu machen, während der Wasserbedarf für diese Flutwellen bisher durch Niederlegen der Stauwehre auf der kanalisierten Oder Breslau-Cosel gewonnen wurde. Dieses letzte Verfahren ist selbstverständlich nur eine Nothilfe und hat den Nachteil, die Versommerungszeit zu verlängern.

Ein weiteres Zuschußwasserbecken wird im Laufe der Zeit

bei Sersno

entstehen. Das von Regierungsbaurat Kahle entworfene Staubecken bringt einen nutzbaren Wasserspeicher von 50 Mill. cbm. Der Fassungsraum wird im Laufe von etwa 15 Jahren geschaffen sein durch Sandentnahme seitens der Ballestrem-Borsig'schen Verwaltung für Spülversatz.

Nach Erschöpfung der Sandfelder bei Preschlebie und Zienientzitz würde der weitere Sandbedarf der oberschlesischen Industrie

bei Dziergowitz an der Oder

oberhalb Kandrzin gedeckt werden, doch ist die Inangriffnahme der Ausbaggerung nicht vor 25 Jahren zu erwarten.

Nach angestellten Berechnungen würde sich mit etwa 200 Mill. cbm Stauwassermenge die Wassertiefe auf 1,55—1,60 m anstatt 1,30 m unterhalb Breslau bringen lassen, sodaß 600 t-Kähne in der Versommerungszeit mit 4/5 Ladung, d. h. nahezu 500 t Last, in der übrigen Zeit mit voller Last verkehren könnten. Die Ueberraschungen der Kähne durch Versommerung, die ein kostspieliges Leichtern, oft sogar ein Liegenbleiben der Kähne erfordern, wäre bis auf ausnahmsweise wasserarme Jahre künftig ausgeschlossen.

Die geschilderten Möglichkeiten zur Anlage von Zuschußwasserbecken sind trotz der neuen Reichsgrenzen nicht erschöpft. Vielmehr lassen sich noch weitere Becken erstellen auf der Oder oberhalb Cosel, auf der Klodnitz, auf dem Klodnitzkanal und endlich auch auf den kleineren Wasserläufen.

Ueberdies wäre es eine billige Forderung, daß seitens der Tschechoslowakei in den Gebieten der Oppa und Olsa Talsperren errichtet würden zur Sicherung des geplanten Donau-Oder-Kanals.

Außerdem empfiehlt es sich, an geeigneten Stellen der Oder Seitenbecken zu schaffen, welche den eigentlichen Stromschlauch frei lassen. Parallel zum Ufer verläuft ein hochwasserfreier Deich, welcher einen Teil des Ueberschwemmungsgebietes zum abgeschlossenen Polder macht. Das eingelassene Hochwasser wird in diesem Becken zurückgehalten und erst in den Zeiten der Wasserklemme als Zuschußwasser zu Tal gechickt.

Der Vorteil dieser Lösung liegt darin, daß der offene Strom im Interesse der Vorflut und der Schiffahrt erhalten bleibt; der Nachteil liegt lediglich darin, daß die Grundfläche des Poldergebiets der Landwirtschaft endgültig entzogen wird.

Von einem Wasserwirtschaftsgedanken im Sinne der Erfassung der oben genannten und sonstigen Staumöglichkeiten an der Oder sind kaum die ersten Anzeichen vorhanden. Zur Förderung der Wirtschaft des Odergebiets ist aber eine zusammengefaßte Wasserwirtschaft unbedingt erforderlich. Kommt dieser Gedanke zur Ausführung, so werden für die Schiffahrt hierdurch Bedingungen geschaffen, die es ihr ermöglichen, Frachten zu erstellen, die den oberschlesischen Erzeugnissen den Absatz sichern. Da dieser Gedanke der Allgemeinheit noch fremd ist und seine Durchführung eingehendster Vorerwägungen bedarf, haben die Provinzialverwaltung von Oberschlesien und die oberschlesische Industrie die ersten Vorarbeiten selbst in Angriff genommen und übergeben diese dem heutigen Stand entsprechend der Oeffentlichkeit.

In den Verhandlungen der Lichtgesellschaft im Frühjahr dieses Jahres sind ähnliche Gedanken über planmäßige Wasserwirtschaft auch von einem Vertreter des Reichsverkehrsministers bereits geäußert worden.

Leider hat sich der Gedanke noch nicht durchringen können. Als oberster Leitsatz muß aber das folgende anerkannt werden:

Eine brauchbare Oder-Schiffahrtsstraße kann nur auf einer gesunden wasserwirtschaftlichen Unterlage entstehen und gedeihen, und eine planmäßige, alle Speicherungsmöglichkeiten erfassende Wasserwirtschaft muß den Träger der Gesamtanlage bilden.

Dr. Ing. Mast, Gleiwitz.

* * *

„Für die Schicksale eines Erdenraumes ist die sogen. freie Entschließung des Menschen nur die Hälfte der Geschichte, die andere Hälfte ist die geographische Lage und ihre natürlichen Gegebenheiten", so sagt Prof. Dr. Volz mit Recht in einer seiner Schriften über Oberschlesien. Die Ungunst der binnenkontinentalen Lage und das Fehlen brauchbarer Wasserstraßen ist das Schicksal Oberschlesiens, weil es für den Antransport der von seinen Industrien benötigten Roh- und Halbstoffe von der Mitte des Reiches aus eine Zusatzfracht von etwa 350—450 km zu tragen und die gleiche Strecke (rund 350 km) nochmals bei dem Absatz aller seiner Erzeugnisse nach dem Reich zu überwinden hat.

Durch die in Verfolg der Versailler und Genfer Verträge erfolgte Aufteilung des oberschlesischen Industriebezirks auf den neu gegründeten polnischen Staat und das Deutsche Reich ist der deutsch gebliebene Teil außerordentlich eingeengt und von seinen natürlichen Hinterländern abgeschlossen worden. Wichtige deutsche und außerdeutsche Absatzgebiete im Nahgebiet und bei mittleren Entfernungen sind ganz oder überwiegend verloren gegangen. Posen und Pommerellen fielen an Polen, das Memelland an Litauen, das Danziger Gebiet kam als Freistaat in die wirtschaftliche Hörigkeit Polens. Der Absatz der deutsch gebliebenen Industrie Oberschlesiens nach Süden, Osten, Südosten usw. ist fast gänzlich verlegt worden. Die Wiedergewinnung dieser Absatzgebiete ist bei der Tarifpolitik der beteiligten Eisenbahnen und bei der Autarkie des polnischen und tschechoslowakischen Staates nicht möglich.

Nach allen diesen Landesteilen bestanden früher vom ungeteilten oberschlesischen Industriegebiet aus im Durchschnitt etwa gleich hohe Frachtsätze. Nach der unglückseligen Zerreißung wurde der polnisch gewordene Teil in die polnischen Binnentarife einbezogen, welche die polnische Industrie gegenüber der ausländischen stark schützen und die im Verkehr ab Deutsch-Oberschlesien mit und durch Polen im Gegensatz zum Verkehr zwischen Polnisch-Oberschlesien und Deutschland selbst für lebenswichtige Güter nicht durchgerechnet werden;

ebenso werden auch die besonders verbilligten polnischen Ausnahmetarife ab Landesgrenze nicht zur Verfügung gestellt. Ferner hat Polen die Ausfuhr über Danzig und nach der Tschechoslowakei, Deutsch-Oesterreich, Ungarn, Italien, Jugoslawien, Bulgarien, Rumänien und der Türkei außerordentlich begünstigt und diese Tarife zumeist an die Anfuhrklausel gebunden, sodaß sie der deutsch-oberschlesischen Ausfuhr ebenfalls nicht nutzbar gemacht werden können.

Demgegenüber sind die Ermäßigungen, welche die Deutsche Reichsbahn im Verkehr mit diesen Ländern nach jahrelangen Kämpfen eingeräumt hat, so verschwindend gering, daß die deutsch-oberschlesische Ausfuhr auch mit Rücksicht auf die höheren Gestehungskosten trotz stärkster Preissenkung auf ein Minimum zurückgehen mußte. Ebenso wenig hat es die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft verstanden, im Auslande, namentlich in der Tschechoslowakei, günstige Tarife für Deutsch-Oberschlesien zu erwirken. So gewährt z. B. die Tschechoslowakei nicht selten ab Oderberg absolut niedrigere Ermäßigungen als ab Petrowitz Uebergang und anderen polnisch-tschechoslowakischen Uebergängen.

Welche Bedeutung aber die Ausfuhr nach dem ehemaligen Rußland, der früheren österreichisch-ungarischen Monarchie und den Balkanstaaten hatte, geht am besten daraus hervor, daß Gesamt-Oberschlesien vor dem Kriege etwa 38% seines Hauptbahnversandes dahin absetzte. Demgegenüber betrug die Ausfuhr deutsch-oberschlesischer Kohle dahin im Kalenderjahr 1927 wenig über 6% des Hauptbahnabsatzes. Wird dabei noch berücksichtigt, daß allein auf die unmittelbar benachbarten Gebiete der Tschechoslowakei über 80% des Auslandsabsatzes entfallen, so verbleibt eine Ausfuhrmenge von nur wenig mehr als 1% des deutsch-oberschlesischen Kohlenabsatzes.

Die deutsch-oberschlesische Montanindustrie muß daher ihren Absatz in wesentlich größerem Ausmaß, als das vor der Aufteilung Oberschlesiens der Fall war, in Deutschland suchen und sich hier als ausschließlicher Erbe des ungeteilten Oberschlesiens betrachten. Aber auch hier sind die Absatzschwierigkeiten gegenüber dem früheren Zustand wesentlich gestiegen. Im Verkehr mit Ostpreußen, einem natürlichen Absatzgebiete Oberschlesiens, muß ein über 350 km langer polnischer Korridor durchfahren werden, der eine Frachtverbilligung, wie sie vor dem Kriege bestand, nicht zuläßt, selbst wenn sich die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft zu einer solchen verstehen wollte. Demgegenüber sind die Frachtsätze ab den polnischen Gruben über Prostken und Jamielnik, selbst wenn deutscherseits die volle Kohlentarifklasse F (Normalklasse F abzüglich Verkehrssteuer) ab Grenze eingerechnet wird, wesentlich niedriger als die ab Deutsch-Oberschlesien. Hinzu kommt noch, daß sich die Seefrachten für englische, westfälische und über Danzig auch für polnische Kohle nach den ostpreußischen Häfen erheblich niedriger stellen als die deutsch-oberschlesischen Eisenbahnfrachten, sodaß sich die überseeisch herangebrachten Erzeugnisse, vor allem Kohle und Eisen, nicht nur in den ostpreußischen Häfen, sondern auch in einem weiten Umkreis von ihnen breitmachen konnten. Ein wesentlicher Teil des ostpreußischen Absatzmarktes ist somit schon jetzt für Deutsch-Oberschlesien verloren, ein weiterer Teil wird nach Abchluß des deutsch - polnischen Handelsvertrages verloren werden.

Der deutsch-oberschlesische Verkehr muß sich deshalb nahezu ausschließlich in westlicher Richtung bewegen. Aber auch hier sind die Absatzmöglichkeiten sehr beengt. Bis zu einer Entfernung ab Revier von rd. 350 km, einer Entfernung, bei der die übrigen deutschen Industriegebiete den weitaus größten Teil ihres Verkehrs bewegen, besteht nur eine Verkehrsbreite bis zu rund 200 km. Der Absatz innerhalb dieses Gebietes kann deshalb nur ein verhältnismäßig geringer sein. Demgemäß erfordert ein unverhältnismäßig großer Teil des Verkehrs Frachten, die über den deutschen Durchschnitt weit hinausgehen, ein Uebelstand, der noch durch in westlicher Richtung vorgelagerte Stein- und Braunkohlenreviere sowie im Küstengebiet und in Groß-Berlin durch die Frachtlage für seewärts herangebrachte Erzeugnisse wesentlich verschärft wird. Endlich wirkt noch hindernd, daß Polnisch-Oberschlesien nach Deutsch-Oberschlesien nach dem Genfer Diktat für bestimmte lebenswichtige Erzeugnisse, z. B. Kohle und Erze, etwa die gleichen Frachtsätze wie Deutsch-Oberschlesien hat. Das deutsch gebliebene Revier Oberschlesiens genießt somit auch hier keine Frachtverbilligung, welche die niedrigeren polnisch-oberschlesischen Gestehungskosten überbrücken könnte. Nach und von einem Gebiet, das im Westen etwa begrenzt wird von einer Linie Freyhan-Sagan-Cottbus-Berlin-Warnemünde besitzt sogar das polnische Industriegebiet niedrigere Frachtsätze über Kreuz-Schneidemühl usw. für Kohle, Eisen und andere Erzeugnisse, als sie Deutsch-Oberschlesien zur Verfügung stehen.

Trotz eingehender Ausführungen und Denkschriften mit zahlenmäßiger Begründung hat die Tarifpolitik der Reichsbahn-Gesellschaft diesen Sonderverhältnissen des deutsch-oberschlesischen Reviers nicht Rechnung getragen. Dabei übersieht die Reichsbahn ganz, daß ihre Einnahmen aus dem deutsch-oberschlesischen Verkehr im Durchschnitt je t gerechnet um ein Beträchtliches, rd. 1,— Mk. je t, höher sind als die aus irgendeinem anderen deutschen oder außerdeutschen Revier, und daß sich hieraus billigerweise die Möglichkeit ergibt, die Tarife den örtlichen Belangen unter Berücksichtigung des Wettbewerbes anzupassen. Die Reichsbahngesellschaft scheut im Gegenteil in Verkennung der deutsch-oberschlesischen Wirtschaftsbelange nicht vor Tarifmaßnahmen zurück, die zu Verschiebungen der oberschlesischen Wettbewerbsverhältnisse zu Gunsten anderer deutscher und außerdeutscher Reviere führen müssen. So hat sie z. B. ab dem Ruhrrevier im Verkehr mit einem großen Teil von Süddeutschland, namentlich Ost-,

Süd- und Mittelbayern, wo zumeist die reinen Bahnfrachten der Vorkriegszeit für Kohle unverändert auch heute noch bestehen, den Ausnahmetarif 6u für Kohle ab den Rhein- und Main-Häfen eingeführt, während sie ab Deutsch-Oberschlesien die frühere Durchrechnung der Tarifentfernungen durch Oesterreich aufgehoben hat, wodurch die Frachtsätze für Kohle eine erhebliche Verteuerung erfuhren, die rd. 40,— RM. für 10 t ausmachen. Neuerdings hat die Reichsbahn den Ausnahmetarif 6 i nach Groß-Berliner Gas-, Elektrizitäts- und Wasserwerken eingeführt, durch welchen der frühere Frachtvorsprung der oberschlesischen Kohle auf dem kombinierten Bahn- und Wasserweg über Cosel-Hafen vor westfälischer Kohle verlorenging, der etwa 3,— RM. für die t betrug.

Der Großschiffahrtsweg Stettin-Berlin hat den Wettbewerb der auf dem Seewege herangebrachten Erzeugnisse auf dem inländischen Markt gleichfalls in für Oberschlesien wichtigen Absatzgebieten wesentlich verschärft, sodaß z. B. der Anteil des Verbrauchs oberschlesischer Kohle am Groß-Berliner Gesamtverbrauch seit Jahren zunehmend zu Gunsten der westfälischen und englischen Steinkohle zurückgegangen ist. Der Anteil des Ruhrbezirks am Gesamtkohlenverbrauch von Groß-Berlin betrug z. B. im Jahre 1898: 10,8% und stieg auf 29,5% im Jahre 1927. Demgegenüber ging der Absatz Oberschlesiens von 63,1% im Jahre 1898 auf 44,5% im Jahre 1927 zurück. Die im Gesetz betr. die Herstellung und den Ausbau von Wasserstraßen vom 1. April 1905 zugesagten ausreichenden Maßnahmen auf eisenbahntarifarischem Gebiet zur Sicherung der bisherigen Wettbewerbsfähigkeit auf dem Inlandsmarkt sind ganz unterblieben und die Maßnahmen hinsichtlich der Verbesserung zu einer voll leistungsfähigen Wasserstraße nur zum Teil durchgeführt.

Die deutsch-oberschlesische Industrie sieht bei dieser Sachlage, die nach dem Abschluß des deutsch-polnischen Handelsvertrages infolge der wesentlich niedrigeren Gestehungskosten der polnischen Industrie und ihrer starken Unterstützung auf eisenbahntarifarischem Gebiet noch erheblich schlechter werden wird, der Inbetriebnahme der Seeschiffahrtsstraße Stettin-Swinemünde für 8000 t-Schiffe und der Fertigstellung des Mittellandkanals mit größter Sorge entgegen, da sie Deutsch-Oberschlesien der verstärkten Konkurrenz des Westens und Englands schutzlos opfern. Das rheinisch-westfälische Revier wird nach Inbetriebnahme des Mittellandkanals die Kanal- und Flußgebiete Mitteldeutschlands einschließlich Groß-Berlin, die Gebiete an der mittleren und unteren Oder und das Ostseeküstengebiet beherrschen. Die deutsch-oberschlesische Industrie wird somit in der Hauptsache nur das sackartige, etwa 350 km lange und 200 km breite Absatzgebiet behalten. Durch die verminderte Fördermöglichkeit müssen dann die Gestehungskosten derart hoch werden, daß dem ohnehin stark eingeschränkten Wettbewerb mit polnischen und tschechoslowakischen Brennstoffen die Vernichtung droht. Die oberschlesische Eisenindustrie, die schon jetzt in Mittel- und Niederschlesien ernstlich bedroht ist, wird aus den umstrittenen Absatzgebieten völlig verdrängt werden und auch in ihrem natürlichen Absatzgebiet droht ihr ein verstärkter Wettbewerb des westlichen Eisenbezirks.

Um die rechtzeitige Auswirkung einer unbedingt notwendigen Schutzmaßnahme gegen die drohenden Schädigungen spätestens gleichzeitig mit der Fertigstellung des Mittellandkanals sicherzustellen, erscheint unter den für Oberschlesien in Frage kommenden Ausgleichsmaßnahmen an erster Stelle eine ausschließlich der deutsch-oberschlesischen Montanindustrie zugute kommende Verbindung zwischen dem Revier und der Oder, die privatwirtschaftlich betrieben und auf diese Weise Polen einschließlich Polnisch-Oberschlesien nicht zur Verfügung gestellt werden muß. Sie muß in Verbindung mit dem Oderwege eine Frachtlage schaffen, die für unseren Bezirk unbedingt den erforderlichen Ausgleich bringt. Voraussetzung ist hierzu der Ausbau des Oderweges und des Oder—Spree-Kanals zu einer leistungsfähigen Wasserstraße derart, daß 1000 t-Kähne ausgelastet verkehren können. Es bedarf keiner näheren Ausführung, daß die jetzige Verbindungsstraße des oberschlesischen Industriebezirks mit der Oder, der Klodnitzkanal, s. Zt. von Friedrich dem Großen bewilligt und von seinen Nachfolgern im Jahre 1822 vollendet, den heutigen Verkehrsanforderungen in keiner Weise mehr entspricht, da er ebenso wie vor 100 Jahren nur mit Kähnen mit einer Ladefähigkeit von 130 t befahren werden kann, also bei den heutigen Ausmaßen der Schiffe auf den Binnenwasserstraßen als vollwertig überhaupt nicht mehr zu bezeichnen ist. Wir geben ohne weiteres zu, daß für den Ausbau des Oderwasserweges in den letzten beiden Jahrzehnten vor Ausbruch des Krieges manches geschehen ist. Die hierfür ausgeworfenen Mittel waren aber von vornherein zu gering, um eine dauernde Besserung gegenüber dem zunehmenden Verkehr sicherzustellen. Die vorgenommenen Arbeiten erwiesen sich, wie das laufende Jahr besonders deutlich zeigt, als ein Flickwerk, mit dem in der Hauptsache ein Verfall der Wasserhaltung aufgehalten und der Landeskultur gedient wurde. Selbst regenreiche Jahre wie 1926 und 1927 verschonten die Oderschiffahrt nicht vor wiederholten ganzen und teilweisen Versommerungen. Eine wesentliche Besserung wird auch das im Bau befindliche Ottmachauer Staubecken allein nicht bringen. Der Ausbau des Großschiffahrtsweges Swinemünde—Stettin und die Fertigstellung des Mittellandkanals macht jeden Vergleich mit der Oder und dem Oder—Spree-Kanal in ihrem heutigen oder auch durch das Ottmachauer Staubecken geschaffenen Zustand gegenstandslos. Die Notwendigkeit des Ausbaues der Oder und des Oder—Spree-Kanals ist somit schon jetzt gegenüber dem Zustand in den Jahren 1900 bis 1905 dringend geworden und muß mit Rücksicht auf die zur Zeit in der Ausführung begriffenen Wasserstraßenprojekte mit größter Beschleunigung in Angriff genommen werden. Zu die-

ser Forderung fühlt sich Oberschlesien um so mehr berechtigt, als die preußische Regierung gelegentlich der Verhandlungen der Vorlagen der Gesetzentwürfe über den Mittellandkanal sowie über den Großschiffahrtsweg im Abgeordnetenhaus die zum Schutze der oberschlesischen Wirtschaft erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen in feierlicher und bindender Form zugesagt hatte. Daran ändert auch nichts die Uebernahme der Wasserstraßen durch das Reich auf Grund des Gesetzes vom Jahre 1921, da es als selbstverständlich bezeichnet werden muß, daß die damaligen Zusicherungen der Länderregierung auch bindende Kraft erhalten haben für inzwischen abgeschlossene Sonderstaatsverträge, zu denen auch der Mittellandkanal gehört. Dabei ist noch von grundlegender Bedeutung, daß die beiden ersten Gesetzesvorlagen über den Mittellandkanal s. Zt. nicht zustande kamen, weil die Zusicherungen der Regierung, soweit sie den Ausgleich hinsichtlich der durch den Kanal zu erwartenden Verschiebungen der innerdeutschen Wettbewerbsverhältnisse betrafen, vom Haus der Abgeordneten als unzulänglich angesehen wurden. In dem Abschluß des Staatsvertrages betr. den Mittellandkanal vom Jahre 1921 liegt somit auch das Zugeständnis, daß diejenigen Maßnahmen spätestens bis zur Fertigstellung des Mittellandkanals durchgeführt sein müssen, die Oberschlesiens Wettbewerbsmöglichkeiten voll zu erhalten und auch bisher eingetretene Verschiebungen wieder gutzumachen geeignet sind.

Die Reichsbahngesellschaft hat es wiederholt abgelehnt, auf dem Gebiet des Eisenbahntarifwesens ausgleichende Maßnahmen zu treffen. In neuer Zeit hat die Reichsbahn-Gesellschaft durch ihren Vertreter, Reichsbahn-Direktor Dr. Katter, gelegentlich der erwähnten 4. Sitzung des Ausschusses zur Prüfung der Fragen des binnenländischen Verkehrs erklären lassen, **„daß die Schädigungen, die Oberschlesien durch den Mittellandkanal erleide, auf eisenbahnfrachtlichem Gebiet nicht ausgeglichen werden können und auch die Reichsregierung selbst den Standpunkt verlassen habe, daß diese Wettbewerbsverschiebungen durch das Reich durch Eisenbahntarifmaßnahmen ausgeglichen werden sollen".**

Schließlich hat die Reichsbahndirektion Oppeln im Auftrage der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in ihrem an den Oberschlesischen Berg- und Hüttenmännischen Verein gerichteten Schreiben vom 15. März 1927 folgende Erklärung abgegeben:

„In letzter Stunde ist wiederholt, u. a. anläßlich des „Schlesischen Abends" in Berlin die Frage des Ausbaues des Mittellandkanals erörtert worden. Hierbei ist auf die erheblichen grundsätzlichen Absatzverschiebungen, die die Weiterführung des Mittellandkanals zur Folge haben wird, hingewiesen und als geeignete Ausgleichsmaßnahme für die nach Fertigstellung des Kanals besonders für die schlesischen Kohlenreviere eintretende schwere wirtschaftliche Schädigung die Gewährung von Frachtermäßigungen für diese Reviere bezeichnet worden.

Wir weisen schon jetzt darauf hin, daß als Ausgleichsmaßnahmen für die durch den Kanalbau herbeigeführten Schädigungen der deutschen Wirtschaft oder einzelner Wirtschaftsteile Vergünstigungen auf eisenbahnfrachtlichem Gebiet auf Kosten der Deutschen Reichsbahn keinesfalls in Frage kommen. Die in schwieriger finanzieller Lage befindliche Deutsche Reichsbahn zieht selbst aus dem Kanalbau keinerlei Vorteile, hat im Gegenteil eine erhebliche Beeinträchtigung ihrer finanziellen Erträgnisse durch Verminderung ihres Verkehrsbesitzes zu erwarten.

Um später vor Enttäuschungen zu bewahren und die Ergebnislosigkeit etwa in Aussicht genommener Anträge bereits jetzt klar erkennen zu geben, möchten wir nicht verfehlen, Ihnen hiervon Kenntnis zu geben."

Dieser Standpunkt der Reichsbahn-Gesellschaft ist nicht verständlich, da sie sich dadurch der Möglichkeit begibt, sich durch Ausnahmetarife wenigstens einen Teil des Besitzstandes, den sie sonst zweifellos verlieren würde, zu erhalten. Außerdem muß eine derart ablehnende Einstellung der Reichsbahn befremden, weil sie damit Deutsch-Oberschlesien gegenüber grundsätzlich einen anderen Standpunkt einnimmt als gegenüber dem Westen, den sie durch die Einführung und spätere Verbilligung des A. T. 6u einseitig begünstigt hat. Die Erklärung der Reichsbahn zeigt aber unzweideutig, daß mit Tarifverbilligungen aus Anlaß der Inbetriebnahme des Mittellandkanals nicht zu rechnen ist.

Die Reichsbahn verlangt also, daß der anerkannt notwendige Ausgleich allein durch das Reich zu erfolgen habe. Diesen Standpunkt teilt auch tatsächlich die Reichsregierung, die in der dem Ausschuß zur Prüfung der Fragen des binnenländischen Verkehrs am 2. Februar 1928 überreichten Denkschrift erklärt hat, daß die Absicht, durch Eisenbahntarifmaßnahmen auszugleichen, aufgegeben sei. Damit hat die Reichsregierung die Notwendigkeit des Ausgleichs, wie sie früher von der preußischen Regierung in feierlicher Form zugesichert worden ist, durch das Reich allein ausdrücklich anerkannt. Dementsprechend hat auch der Vertreter des Reichsverkehrsministeriums in der Sitzung des oben genannten Ausschusses am 2. Februar 1928 darauf verwiesen, daß neben dem Hauptvertrag, der allgemein den Uebergang der Länderwasserstraßen auf das Reich regelt, drei Sonderverträge, die den Mittellandkanal, den Rhein—Main—Donau-Kanal und den Neckar-Kanal betreffen, geschlossen worden sind. In diesen Sonderverträgen ist von den beiden Klauseln „Fortbestehen des Bedürfnisses und Gestatten der Finanzlage" die erste Bedingung fortgelassen worden. Damit hat man damals feststellen wollen, daß das Bedürfnis für die drei Kanalprojekte mit dem Abschluß der Staatsverträge als endgültig anerkannt gelten soll. Wenn nun aber durch diese Sonderverträge der Bau des Mittellandkanals von Regierung und Parlament beschlossen ist, so ist damit selbstverständlich auch ein voller Ausgleich zu Gunsten

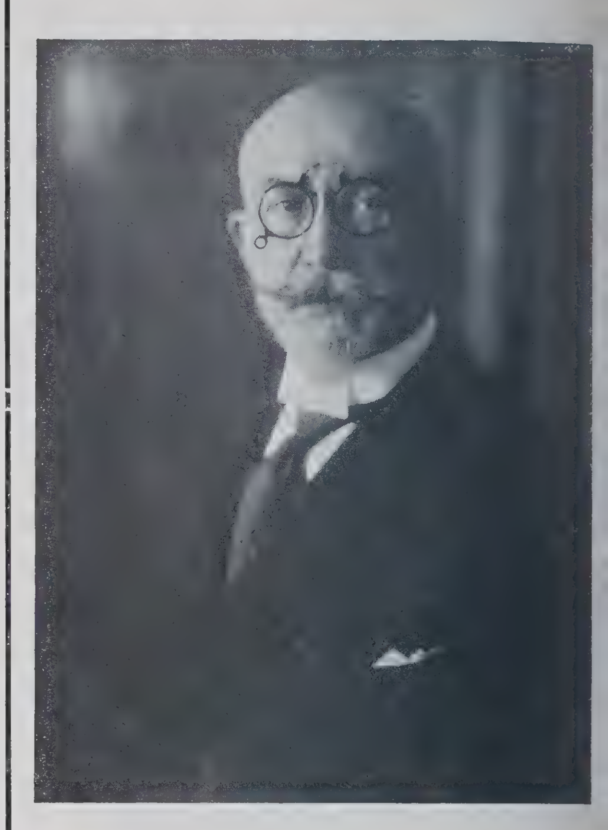
Schlesiens, wie er s. Zt. von der Staatsregierung vor dem Plenum des Abgeordnetenhauses unter ausdrücklicher Sanktionierung des Königs zugesagt ist, einwandfrei festgelegt. Eine gegenteilige Auslegung des Sondervertrages ist undenkbar, würde in Schlesien und insbesondere in Deutsch-Oberschlesien als eine erneute Zurücksetzung empfunden und als ein weiterer Beweis für die mangelnde Berücksichtigung der wirtschaftspolitischen Lebensinteressen durch die Reichs- und Preußische Regierung angesehen werden. Denn nicht nur die Erhaltung, sondern darüber hinaus auch die stete Kräftigung gerade der oberschlesischen Wirtschaft muß auch aus nationalen Gründen eine der wichtigsten Aufgaben des Reiches sein.

Dr. Schaffrath, Gleiwitz.

* * *

Die „Erweiterte Studiengesellschaft für die Ermittlung der wirtschaftlichsten Verkehrswege des deutsch-oberschlesischen Industriebezirks“, an deren Spitze Generaldirektor Dr. Ing. e. h. Pieler, der Generalbevollmächtigte der Gräflich Ballestremschen Verwaltung steht, hat soeben eine umfangreiche Denkschrift vollendet, die sich mit der Verkehrslage des Bezirks und den aus dieser Lage abzuleitenden Forderungen zur Sicherung der Lebensbedingungen der westoberschlesischen Industrie beschäftigt. Die Denkschrift, in der die von den Herren Dr. Schaffrath und Dr. Ing. Mast, Gleiwitz, auf der Königsberger Hauptversammlung des Zentral-Vereins entwickelten Gedankengänge auf breiterer Grundlage behandelt werden, wird ohne Zweifel ihren Eindruck bei den Parlamenten und in der Oeffentlichkeit nicht verfehlen. „Die Fertigstellung des Mittellandkanals, der verschärfte englische Wettbewerb und der Abschluß des deutsch-polnischen Handelsvertrages gefährden, so heißt es in dem Begleitschreiben, den Produktenabsatz der westoberschlesischen Bergbau- und Hüttenindustrie in solch außerordentlichem Maße, daß nur außerordentliche Mittel uns vor einer Katastrophe schützen können.

Neben dem Ausbau der Oder zum Großschiffahrtsweg sind Mittel und Wege zu suchen, um die Vorfracht unserer Produkte auf ihrem Transporte zum nächstgelegenen Oderhafen zu verbilligen und den Umschlag im Hafen selbst zu verbessern. Zur Erreichung dieses Zieles schlagen wir den Bau einer leistungsfähigen Massengüterbahn (Schleppbahn) zwischen dem Industriebezirk und einem neuanzulegenden, mit modernsten Umschlagseinrichtungen ausgestatteten Oderhafen bei Januschkowitz vor, nachdem wir durch eingehende Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen festgestellt haben, daß eine solche Bahn der Herstellung eines neuen Klodnitzkanals bis Gleiwitz oder der Teilstrecke eines solchen vorzuziehen ist.“



ALBERT THIELECKE

1858 19. SEPTEMBER 1928

Am 19. 9. 1928 vollendete der Breslauer Direktor der Schlesischen Dampfer-Compagnie Berliner Lloyd A.-G., Herr Albert Thielecke sein 70. Lebensjahr. In dankbarer Anerkennung gedenkt die deutsche Binnenschiffahrt aus diesem Anlaß der besonderen Verdienste, die sich der Jubilar um die Gemeinschaftsfragen ihres Gewerbes in jahrzehntelanger selbstloser Arbeit erworben hat. Seit Jahren vertritt Direktor Thielecke den Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt im Reichseisenbahnrat sowie im Verkehrsausschuß der Ständigen Tarifkommission. Und es gibt wohl kein Ehrenamt, das die Oderschiffahrt zu besetzen hat, in dem wir nicht dem Namen Thielecke begegnen. „Nicht rasten — nicht rosten“ — das ist die Devise, die über der Arbeit und den Erfolgen des Jubilars steht. Möge seine Tat- und Schaffenskraft, die Quelle des Aufstiegs einer unserer größten deutschen Binnenreedereien, noch lange Jahre der deutschen Binnenschiffahrt und ihren Berufsverbänden erhalten bleiben!

VERSCHIEDENE MITTEILUNGEN

ALLGEMEINES

Internationaler Schiffahrtskongreß 1931. Wie das Sekretariat des internationalen ständigen Verbandes der Schiffahrtskongresse mitteilt, wird der 15. internationale Kongreß im Jahre 1931 in Italien abgehalten werden, und zwar sehr wahrscheinlich in den Städten Venedig, Genua und Rom. Der Ort selbst wird später bestimmt werden. Die Schlußfeierlichkeiten dürften nach Beendigung der Verhandlungen über die Seeschiffahrtsfragen in Genua und der Binnenschiffahrtsfragen in Venedig alsdann in Rom stattfinden. Es lagen außerdem noch Einladungen von Brasilien und Spanien vor.

Wiener Hafenausstellung. Nach langer und gründlicher Vorbereitung fand im September in Wien die Internationale Hafenausstellung statt. Ihr Zweck war es, in die recht unübersichtlichen Frachtverhältnisse der Nachkriegszeit vom Standpunkt des Verfrachters Klarheit zu bringen. Auf dieser Ausstellung sollten die Häfen selbst und für sich dem Beschauer sagen, was sie vom Standpunkt des Warentransports und zugleich auch des Fahrgastverkehrs an Möglichkeiten und Vorteilen bieten. Es waren die Seehäfen Frankreichs, Italiens, Jugoslawiens, Belgiens und der Hafen von Danzig vertreten. In prachtvollen plastischen Modellen der Hafenanlagen, Bassins und dazugehörigen Binnenschiffahrtswege, in übersichtlicher Statistik, in Tabellen, Photos etc. wurde eine fachmännisch wohl begründete, eindringliche Propaganda entfaltet. Sehr interessant waren die beiden großen Reliefpläne, dessen einer die untere Seine vor, der andere dieselbe nach der Regulierung darstellte, weiter jene Bilder, Skizzen und Tabellen, welche sich auf die Entwicklung von Marseille zum Binnenschiffahrtshafen, auf die Anlage des gigantischen Rovetunnels und des Rhonekanals bezogen. Die Einzeldarstellungen der verschiedenen Erbauungsphasen des Rovetunnels und des Rhonekanals gaben eine Vorstellung von der technischen Großleistung bei der Anlage dieses Binnenschiffahrtsweges. Im Mittelpunkt der italienischen Ausstellung stand das Modell des Hafens von Venedig, eine mehrere Quadratmeter große, bis in die kleinste Einzelheit durchgeführte plastische Arbeit, welche die Schiffahrtsstraßen durch die Lagunen, die Anlegemöglichkeiten in Venedig und den neuen Industriehafen Marghera darstellten. Aus der venezianischen Schaustellung ersah man auch, daß Venedig über eine eigene Flußschiffahrtsflotte verfügt, welche für den Transport von Waren nach allen Teilen des Festlandes verwendet wird.

Die Hafenausstellung war der Wiener Internationalen Messe angegliedert. Kier zeigten die „Climax Motorenwerke und Schiffswerft Linz" neue Schiffsmotoren sowie Rohölmotoren für Industrie und schließlich auch Proben aus ihrem Graugußwerk. Oesterreichische Bootswerften stellten ihre Erzeugnisse aus, welche bei Einkäufern aus Italien, Ungarn und Polen viel Anklang fanden.

Es steht zu hoffen, daß die Hafenausstellung, wenn sie wiederholt wird, nicht mehr, wie diesmal, ein Torso bleiben wird. Dazu bedarf es aber wohl der bedauerlicherweise unterbliebenen Beteiligung Deutschlands und der Niederlande.

Dr. F. Wallisch, Wien.

*

Zu der an sich befremdlichen Tatsache, daß die deutschen Hafenverwaltungen davon abgesehen haben, im Rahmen der Wiener Herbstmesse bezw. der Internationalen Sonderausstellung: „Die großen Seehäfen Mitteleuropas und ihr Verkehr" (vgl. Z. f. B. 2/1928, 49) mit einer eigenen Hafenausstellung hervorzutreten, erfährt der Hamburger Korrespondent des Berliner Tageblatts folgendes: Die Hafenverwaltungen wie auch die großen Schiffahrtsgesellschaften haben dem Ausstellungsplane durchaus ernste Beachtung gewidmet. Sie sind indes zu der Ueberzeugung gelangt, daß die sehr erheblichen Kosten einer solchen Beteiligung in keinem Verhältnis zu den propagandistischen Werten dieser Wiener Hafenausstellung ständen, die ja auch nur im Rahmen der allgemeinen Herbstmesse stattfindet. Die Reedereien betonen noch besonders, daß es ihnen schon wegen der ungewöhnlich kurzen Dauer dieser Ausstellung nicht möglich gewesen sei, sie zu beschicken. Es sei zwischen Schiffahrt und Hafenverwaltungen völlige Einheitlichkeit darüber erzielt worden, von einer Beteiligung abzusehen. Von irgendeiner prinzipiell ablehnenden Haltung der deutschen Hafenverwaltungen, in Wien auszustellen, könne selbstverständlich keine Rede sein.

Erweiterungsbau der Berliner Versuchsanstalt für Wasserbau und Schiffbau. Der erste Teil der im Frühjahr 1928 in Angriff genommenen Arbeiten zur Erweiterung der Preußischen Versuchsanstalt für Wasserbau und Schiffbau steht vor der Vollendung. Vor allem ist der Schleppkanal der Anstalt um 50 m verlängert worden. In einem Rundturm nach modernsten architektonischen Gesichtspunkten wird er einen wirkungsvollen Abschluß erhalten. Die für Laboratorien, Werkstätten und Verwaltungszwecke vorgesehenen Räume, die sich zu beiden Seiten des überdachten Versuchskanals hinziehen sollen, sind in diesem Jahre nur zum Teil zur Ausführung gelangt. Die Einweihung der Neubauten war ursprünglich im Rahmen einer größeren Feier vorgesehen, die zugleich als Tagung sämtlicher europäischer Wasserbau-Laboratorien geplant war. Diese Veranstaltung ist mit Rücksicht auf den kürzlich erfolgten Tod des bedeutenden Leiters der Anstalt, Professor Dr. h. c. Krey, der besonders auf dem Gebiet der Erddruckforschung und der Hydrodynamik eine Autorität war, abgesagt worden. Die Inbetriebnahme wird nunmehr ohne besondere Feierlichkeit erfolgen.

Neuanlagen des Forschungsinstituts für Wasserbau und Wasserkraft, München. Von den zahlreichen Aufgaben, die dem im Jahre 1926 in München ins Leben gerufenen Forschungsinstitut für Wasserbau und Wasserkraft e. V. in der Zwischenzeit gestellt wurden, seien erwähnt:

1. Aufgaben aus dem Gebiet der Gewässerkunde, der Erdbaumechanik und verwandter Gebiete: Untersuchungen über den Zusammenhang zwischen Niederschlag und Abfluß, über Verdunstung, Grundwasserbewegung, Geschiebeführung, die Erosionswirkungen des Wassers usw., Erforschung der Tragfähigkeit verschiedener Bodenarten, der Standfestigkeit von Dämmen usw.
2. Aufgaben aus dem Gebiet des Wasserbaues: Untersuchungen über die Fließvorgänge in Kanälen und Rohrleitungen, über die zweckmäßige Formgebung von Wasserbauten, Prüfung der in

Laboratoriumsversuchen ermittelten Gesetze und Koeffizienten in der Wirklichkeit, Untersuchung der verschiedenen Wassermeßverfahren usw.

3. Aufgaben aus dem Gebiet der Waserkraftmaschinen: Untersuchung von Turbinen und Pumpen für Hochdruck- und Niederdruckanlagen, Erforschung der Kavitationserscheinungen usw.

Seit August 1927 ist ein durchgehender Versuchsbetrieb an bestehenden Bauanlagen im Walchenseegebiet eingerichtet. Es sollen nun noch zwei große Versuchsanstalten im Walchenseegebiet eingerichtet werden und zwar eine Wasserbau-Versuchsanstalt im Obernachtal und eine Turbinen- und Pumpenversuchsanstalt bei Einsiedel am Südende des Walchensees.

Die Mittel, die das Institut zu seinen Arbeiten benötigt, werden von seinen Mitgliedern aufgebracht, denen u. a. die Reichsregierung, der Bayerische Staat, die Kaiser-Wilhelm-Gesellschaft, die bayerischen Großwasserkräfte, Behörden, Städte, Elektrizitätsunternehmungen etc. angehören.

Hannoversche Versuchsanstalt für Grund- und Wasserbau.

Mit der Erweiterung der Technischen Hochschule zu Hannover wird auch eine Anstalt für Grund- und Wasserbau erstehen, die eine der größten in Deutschland werden soll. Professor O. Franzius, Hannover, der den Lehrstuhl für Wasserbau an der Technischen Hochschule in Hannover inne hat, berichtet im Hannoverschen Kurier über diese Neugründung:

Bei den zahlreichen Planungen großer Unternehmungen auf wasserwirtschaftlichem oder wasserverkehrstechnischem Gebiete, die ich im Laufe der Zeit durchführen mußte, hat sich immer wieder das Fehlen einer groß ausgebauten Versuchsanstalt störend bemerkbar gemacht. Ich erinnere an die Planung der Harztalsperren, der Fortsetzung des Mittellandkanals, des Rhein—Maas—Schelde-Kanals, vieler Hafenanlagen usw., bei denen viele Fragen ungeklärt waren, die in einer größeren eigenen Anstalt leicht hätten geklärt werden können. In mehreren deutschen Städten sind derartige Anstalten vorhanden, jezt wird mit der Erweiterung der hiesigen Technischen Hochschule auch eine Anstalt für Grund- und Wasserbau entstehen, die eine der größten in Deutschland werden wird. Sie entwickelt sich organisch folgerichtig aus einer von mir bereits geschaffenen kleineren Anstalt, die seit einer Reihe von Jahren im Betriebe ist und auch bereits wertvolle Untersuchungen auf diesem Gebiete durchgeführt hat.

In jeder Tätigkeit kann man rein spekulativ oder rein empirisch vorgehen. Aber auch, wenn man spekulativ arbeitet, wird man eine Nachprüfung des Gedachten durch Versuche nicht mehr entbehren können, das ist in der Medizin nicht anders wie in der Ingenieur-Wissenschaft, der Pädagogik usw. Letzten Endes muß sich alles auf Erfahrung stützen, aber Erfahrung ohne ein Durchdenken des Erfahrenen bleibt wertlos für die Entwicklung. Das Wesen der modernen Versuchsanstalt ist dadurch gekennzeichnet, daß die Erfahrung, die ursprünglich dem Menschen ganz zufällig zum Bewußtsein kam, jetzt willkürlich erzeugt wird. Wir sammeln hier nicht mehr Erfahrungen, die uns die Natur zufällig bietet, sondern solche, die wir ihr systematisch abringen. Dadurch ist allein der schnelle Fortschritt der heutigen Forschung möglich geworden. Je weiter wir auf dem Gebiete des Wasserbaues vorwärtskommen, desto mehr erkennen wir, daß die Entwicklung nur dann folgerichtig weitergehen kann, wenn wir neben der theoretischen Aufwärtsentwicklung entsprechende Versuche technisch durchführen. Um welche Werte es sich dabei handelt, zeigt u. a. der Bruch großer Talsperren.

Ob es sich also um schwierige Gründungen, um den Bau einer Talsperre, großer Schleusen, großer Häfen usw. handelt, immer wieder stehen wir vor Erscheinungen, die wir neu erklären müssen. Die jetzige Anstalt enthält bereits Apparate, die z. B. für das Gebiet der Bodenuntersuchungen bereits eine Sehenswürdigkeit sind. Es sind die größten Apparate zur Messung des Erdwiderstandes (passiver Erddruck) vorhanden, die bisher auf der Erde gebaut worden sind. Neben diesen Apparaten sind weitere für die sehr schwierige Bestimmung der Reibungs-, Kohäsionswerte usw. der verschiedenen Bodenarten vorhanden, ferner alle möglichen Arten von hydraulischen Einrichtungen, um die Probleme der Hydraulik und der Hydrostatik zu erklären. Alle diese Einrichtungen werden jetzt in großem Maßstabe ausgebaut. Um welche Entwicklung es sich handelt, geht daraus hervor, daß die bewilligte Halle ohne Werkstatträume eine Fläche von 2500 qm besitzt. Die Einrichtungen werden für Niedersachsen von großer Bedeutung sein, weil sie es ermöglichen werden, für die vielen großen Unternehmungen, die im Werden begriffen sind, Talsperrenpläne, Kanalbauten, Flußregulierungen usw., die Versuche in unserer engen Heimat durchzuführen und dadurch nicht nur der Praxis, sondern auch der Ausbildung unserer jungen Ingenieure große Dienste zu leisten.

Exzellenz von Miller übernimmt das Ehrenpräsidium der Weltkraftkonferenz Berlin 1930. Der Vorstand des Deutschen Nationalen Komitees der Weltkraftkonferenz hat beschlossen, das Ehrenpräsidium für die vom 16. bis 25. Juni 1930 in Berlin tagende Zweite Weltkraftkonferenz Exzellenz Dr.-Ing. Oscar v. Miller zu übertragen, der durch seine außerordentlichen Verdienste auf dem Gebiet der Wasserkraft-Elektrizitätsversorgung Deutschlands gerade für diese Stelle in hervorragendem Maße berufen erscheint und als Schöpfer des Deutschen Museums sich und seinem Werk einen Namen von internationaler Bedeutung sichern konnte. Es wird in den Kreisen der deutschen Wissenschaft und Technik mit Genugtuung begrüßt werden, daß Exzellenz v. Miller die Wahl angenommen hat und daß somit für die größte, nach dem Kriege in Deutschland stattfindende internationale Veranstaltung der Technik einer ihrer bedeutendsten Vertreter als Repräsentant gewonnen ist.

DEUTSCHE BINNENSCHIFFAHRT

Keine Unterbrechung der Wasserstraßenbauten. Die günstige Witterung des zu Ende gehenden Sommers hat der Reichswasserstraßenverwaltung ermöglicht, in einem Umfang, wie er in den letzten Jahren nicht durchführbar war, die Ausbau- und Unterhaltungsarbeiten an den Strömen zu fördern. Das nasse Wetter der letzten Jahre und die dadurch häufigen hohen Wasserstände, besonders auf den östlichen Wasserstraßen, hatten manche Arbeiten in Rückstand gebracht, die in diesem Jahre gut nachgeholt werden konnten. Die Folge dieser starken Tätigkeit (in Verbindung mit Lohnerhöhungen) war eine vorzeitige Erschöpfung mancher Fonds. Bei dieser Sachlage ist vielfach die Befürchtung entstanden, es könne im Bereich der Reichswasserstraßenverwaltung zu Arbeiterentlassungen kommen, die über das saisonmäßig und durch Fertigstellung einzelner Bauten bedingte Maß hinausgehen. Zur Abwehr dieser Befürchtung und zur möglichst weitgehenden Ausnutzung der für Bauzwecke ungewöhnlich günstigen Witterung hat der Reichsverkehrsminister den Reichsfinanzminister um überplanmäßige Verstärkung der in Frage kommenden Etatmittel gebeten.

Kleinschiffer-Nothilfe. Wie uns der Vorsitzende des Schutzverbandes deutscher Schuldner holländischer Binnenschiffspfandrechte e. V., Herr Rechtsanwalt Dr. Jony Schneider in Breslau, mitteilt, hat das Bayerische Staatsministerium die bayerischen Ermittlungsstellen und die Regierungen in Speyer, Aschaffenburg und Würzburg angewiesen, Schiffseigner holländisch belasteter Fahrzeuge in die Erhebungen bezüglich Kleinschiffer-Nothilfe einzubeziehen. Einzelanträge sind an die betreffenden Regierungen zur Prüfung abzugeben.

Vereinfachung der Zollkontrolle in der Rheinschiffahrt. Der niederländischen Zweiten Kammer ist ein Gesetzentwurf zur Vereinfachung der Zollabfertigung in der Rheinschiffahrt an der deutsch-niederländischen Grenze vorgelegt worden. Künftig werden die nach Holland fahrenden Schiffe in Lobit zuerst durch deutsche und die aus Holland kommenden Schiffe künftig durch die niederländischen Instanzen in Emmerich und unmittelbar sofort hiernach durch niederländische Zollbeamte abgefertigt; somit brauchen aus und nach Holland fahrende Schiffe künftig nur an einer Grenzstation, statt wie bisher zweimal, und zwar an der deutschen und an der holländischen Grenzstation abgefertigt zu werden. Durch diese Neuregelung wird bei den 60 000 Schiffen, die jährlich bei Lobit und Emmerich den Rhein passieren, eine Zeitersparnis von wenigstens 120 000 Stunden jährlich erzielt.

Bau einer Kohlen-Misch- und Verladeeinrichtung im Duisburger Hafen. Die vor kurzem zwischen den zum Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikat, Essen, gehörenden Kohlenkontor Weyhenmeyer und der Duisburg-Ruhrorter Hafen A.-G. aufgenommenen Verhandlungen über den Neubau einer Kohlenmisch- und Verladeeinrichtung sind nunmehr zum Abschluß gelangt. In seiner letzten Sitzung beschloß das Kohlenkontor die Anlage auf dem Gelände der Duisburg-Ruhrorter Hafen A.-G. zu errichten. Die Kosten, die gänzlich zu Lasten des Kohlenkontors gehen, belaufen sich auf 3,5 Mill. RM. Damit wird eine Einrichtung geschaffen, die neben der modernen Verladeeinrichtung mit Hilfe einer großen Siloanlage jede auf dem Markt gewünschte Mischung herzustellen vermag. Es können jährlich etwa 1,5 bis 2 Mill. t verladen werden. Ueber die evtl. eintretende Verteuerung für das Kippen soll noch ein gangbarer Weg gefunden werden. Man hofft, die Anlage mit Beginn des Jahres 1930 in Betrieb nehmen zu können. Damit sind auch die Bemühungen der Stadt Mülheim an der Ruhr, die Anlage in ihrem Hafen errichten zu können, hinfällig geworden. Allerdings belief sich der Kostenanschlag in diesem Falle auf etwa 10 Mill. RM.

Schiffbarmachung der Lahn. Am 13. Oktober 1928 wird die Lahnwasserstraße durch Fertigstellung der Schiffahrtsanlagen an den Staustufen Dausenau, Nassau, Hollerich, Kalkofen und Diez zunächst bis Limburg auf einer Strecke von 62 km für Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 190 bis 200 Tonnen fahrbar sein. An der Schiffbarmachung über Limburg hinaus bis Steeden auf einer Strecke von 7 km wird zurzeit noch gearbeitet. Außer den vorstehend angegebenen neuerbauten bezw. umgebauten fünf Schleusen befinden sich auf der Lahnstrecke bis Limburg noch sieben weitere Staustufen und zwar bei Niederlahnstein, Hohenrhein, Ahl, Nievern, Ems, Scheidt und Cramberg. Die Schleusen haben eine Länge von 32,60 m und eine Breite von 5,30 m und gestatten Fahrzeugen von diesen Abmessungen und darunter bei einem Tiefgang von 1,50—1,60 m vom Rhein bis Limburg zu verkehren. Für die Benutzung der Lahnstraße werden Befahrungsabgaben erhoben, die demnächst vom Reichsverkehrsministerium festgesetzt werden. Man erhofft von der Inbetriebnahme der Lahnstraße eine Belebung der an der Lahn liegenden industriellen Unternehmungen und eine Senkung der auch hier vorhandenen erheblichen Zahl von Arbeitslosen.

Fertigstellung der ersten Teilstrecke des Lippe—Seiten-Kanals. Zu Beginn des Vormonats fand eine Besichtigung der nunmehr fertiggestellten ersten Teilstrecke des Kanals Hamm—Lippstadt, der etwa 7 km langen Teilstrecke von Hamm bis Schmehausen statt.

*

In dem Haushalt des Reichsverkehrsministeriums waren für das Rechnungsjahr 1927 die für den Ausbau notwendigen Mittel bereitgestellt. Nach neueren Beschlüssen der zuständigen Ministerien standen dem Reichsverkehrsministerium jedoch nur die Mittel für die Herstellung der ersten etwa sieben Kilometer langen Teilstrecke von Hamm bis Schmehausen zur Verfügung und einschließlich der Mittel für den Bau der Schleuse bei Werries.

Mit den Erdarbeiten zur Herstellung des zweischiffigen Kanalprofils wurde im Herbst 1926 durch die Firma Joh. Georg Müller in Wetzlar, Zweigniederlasung Münster, begonnen.

Im Herbst 1926 begann die Firma Joh. Georg Müller die Erdarbeiten mit folgendem Gerätepark: 200 hölzerne Kippwagen von vier Kubikmeter Inhalt, die zum größten Teil mit moderner Kruppscher Selbstenladevorrichtung versehen waren, zwei Löffelbagger mit zwei Kubikmeter Löffelinhalt, zwei moderne Raupenbandbagger von einem Kubikmeter Löffelinhalt. Diese hatten außerdem Einrichtungen, mit denen sie als Greifer und als Eimerseilgreifer arbeiten konnten, ferner ein Greifer auf Schienen, 28 Kilometer schweres Gleis, 11 Lokomotiven und ein Planierflug. Eine modern eingerichtete Werkstatt führte die Ausbesserungsarbeiten an den Baugeräten aus.

Die Zahl der auf der Baustelle beschäftigten Arbeiter schwankte zwischen 200 und 400; augenblicklich sind noch etwa 160 Arbeiter beschäftigt, um die Restarbeiten zu vollenden.

Die Wasserspiegelbreite des für 1000 Tonnen-Schiffe befahrbaren zweischiffigen Kanalprofils beträgt 33 Meter, die Wassertiefe 3 Meter.

An dem vorläufigen Endpunkt des Kanals bei Schmehausen ist eine Wendestelle angeordnet, in

der 80 Meter lange Schiffe bequem wenden können. Oestlich des Dammes, auf dem die Kreisstraße Hamm—Uentrop über den Kanal geführt wird, liegt die Baustelle für die Schleuse 2 bei Werries. Mit den Bauarbeiten für die Schleuse wird voraussichtlich Ende dieses bezw. Anfang nächsten Jahres begonnen werden. Die nutzbare Kammerlänge wird 105 Meter betragen, so daß ein 1000 Tonnen-Schiff von 80 Metern Länge und ein Schleppdampfer von 20 Metern Länge gleichzeitig bequem die Schleuse passieren können. Die nutzbare Kammerbreite wird 12 Meter sein, ein Maß, daß auch die neuen Schleusen des Lippe—Seiten-Kanals auf der Strecke Wesel—Datteln aufweisen.

Nachdem etwa 600 000 Kubikmeter Boden während des Krieges zur Herstellung des damals einschiffig geplanten Kanalprofils gefördert waren, sind jetzt noch einmal etwa 600 000 Kubikmeter Boden gebaggert worden, von denen die Stadt Hamm zur Aufhöhung ihrer Ringanlage etwa 400 000 Kubikmeter erhalten hat.

In den nächsten Wochen wird mit der Füllung des Kanals begonnen werden. Da die Schleusenbaugrube östlich von Werries trocken bleiben muß, ist östlich der Schulwegbrücke in Werries ein Querdamm aufgeschüttet, der das Kanalwasser von der Schleusenbaugrube fernhält.

Schiffahrtsabgaben auf dem kanalisierten Neckar. Im Reichsverkehrsblatt Nr. 27 vom 25. 8. 28 ist der „Tarif für die Schiffahrtsabgaben auf dem kanalisierten Neckar. Vom 18. August 1928“ veröffentlicht. Nach dem Tarif sind zu zahlen beim jedesmaligen Durchfahren einer Schleuse:

in Güterklasse I	10 Rpf.
in Güterklasse II	9 Rpf.
in Güterklasse III	7 Rpf.
in Güterklasse IV	5 Rpf.
in Güterklasse V	4 Rpf.
in Güterklasse VI	3 Rpf.
Ausnahmen:	
in Ausnahmeklasse VIa . . .	2 Rpf.

Daneben enthält der Tarif noch weitere Bestimmungen über Fahrgastschiffe, Befreiungen u. a. m.

Es ist dies der erste Wasserstraßentarif, in dem das 6klassige Güterverzeichnis Anwendung findet.

Neuer Schiffahrtsabgabentarif für den kanalisierten Main von Aschaffenburg bis zur Mündung. Im Reichsverkehrsblatt (Nr. 30 v. 24. 9. 1928) ist ein neuer Abgabentarif für den kanalisierten Main bekanntgegeben, der am 1. Oktober d. Js. in Kraft tritt. Dem Tarif ist, wie bei dem kanalisierten Neckar, das neue 6-klassige Güterverzeichnis zugrunde gelegt worden. Schiffahrt und Wirtschaft am Main legen besonderen Wert darauf, daß durch die größere Zahl der Güterklassen eine stärkere Gliederung der Güter ermöglicht wird, damit die Schiffahrtsabgaben den Bedürfnissen der am Wasser belegenen und auf den Wasserbezug und -versand angewiesenen Industrien mehr angepaßt werden können.

Der Hannoversche Provinzialausschuß für die Weser-Kanalisierung. Der Hannoversche Provinzialausschuß befaßte sich vor kurzem eingehend mit der Frage der Weserkanalisierung und dem Bau der Bodetalsperren im Anschluß an die Sitzung des Harzwasserbeirats in Wernigerode, in der die Entschließung gefaßt wurde, die Preußische Staatsregierung zu ersuchen, gemeinsam mit Braunschweig und der Provinz Sachsen ohne Rücksicht auf den vermeintlichen Anspruch des Reichsverkehrsministers auf die Bodewässer zur Speisung des Mittellandkanals, deren Berechtigung nicht anerkannt wurde, das Projekt der Bodetalsperren alsbald energisch in Angriff zu nehmen.

An der Sitzung des Hannoverschen Provinzialausschusses nahm auch Oberpräsident Noske teil. Es wurde an den preußischen Ministerpräsidenten eine Eingabe gerichtet, daß die preußische Staatsregierung dem Beschluß des Harzwasserbeirats vom 1. Juni baldigst entsprechen möchte und sich für die Einsetzung einer ersten Rate zur Kanalisierung der Weser von Bremen bis zunächst nach Minden in den diesjährigen Reichsetat einsetzt. Hinsichtlich der Fernwasserversorgung durch die Harztalsperren nach Norddeutschland, Hannover, Bremen, Braunschweig usw. wurde der ablehnende Standpunkt der Stadt Hannover kritisiert, die das große, volkswirtschaftlich wichtige Projekt des Talsperrenbaus im Westharz durch ihre neuerliche Stellungnahme gefährdet und statt vom Harz lieber Wasser aus der Lüneburger Heide beziehen will, wo aber große landeskulturelle und landwirtschaftliche Widerstände vorhanden sind.

Halle fordert den Südflügel des Mittellandkanals. In einer Eingabe an die zuständigen Reichs- und Staatsbehörden forderte der Magistrat der Stadt Halle den weiteren Ausbau des Mittellandkanals und seines Südflügels. Der Eingabe entnehmen wir:

„Die Einwohnerschaft der Stadt Halle nimmt mit großer Besorgnis wahr, daß die Feinde der Binnenwaserstraßen einen Vorwand für die Streichung von Geldmitteln zum Ausbau des Mittellandkanals und seines Südflügels in der Tatsache gefunden haben, daß zwischen Preußen und dem Reich eine endgültige Vereinbarung darüber noch nicht getroffen ist, ob das Speisungswasser für den Mittellandkanal aus dem Harz oder aus der Weser genommen werden soll.

Da in diesem Jahre die Vorarbeiten für den Ausbau des Südflügels zu Ende gehen, ist zu befürchten, daß, wenn über die Wasserlieferung keine Einigung erreicht wird, der Südflügel des Kanals gestrichen wird. Die seit dem Jahre 1920 geschlossenen Staatsverträge, in denen der Bau der Mittellinie an Stelle der Südlinie nur dadurch ermöglicht und vertraglich festgelegt werden konnte, daß der Ausbau der Saale als sogenannter Südflügel vorgesehen wurde, müssen gehalten und erfüllt werden, ehe andere Planungen ins Auge gefaßt werden.

Der Ausbau der deutschen Binnenwasserstraßen ist notwendig, um neben der Reichsbahn ein zweites, vor dem Zugriff des Reparations-Agenten gesichertes Verkehrsnetz für Massengüter zu schaffen.

Aus diesem allgemeinwirtschaftlichen Gesichtspunkte sowohl als auch im Interesse der mitteldeutschen Wirtschaft bittet die Einwohnerschaft der Stadt Halle, vertreten durch ihren Magistrat, um eine unverzügliche Regelung der Speisungsfrage für den Mittellandkanal, damit dessen Durchführung nicht weiter verzögert wird.“

Der Wirrwarr in der Wasserstraßenverwaltung der Elbe. In ihrer ersten Sitzung nach den Sommerferien, am 26. 9. 1928, befaßte sich die hamburgische Bürgerschaft auf Grund einer deutschnationalen Anfrage eingehend mit den Ursachen des Schiffszusammenstoßes vor Blankenese. Mit Ausnahme des kommunistischen Vertreters forderten die Redner sämtlicher Fraktionen einmütig und energisch die sofortige Klärung der völlig verworrenen Kompetenzfragen in der Verwaltung der Niederelbe. Im Hinblick darauf, daß das traurige Unglück in erster Linie darauf zurückzuführen ist, daß bisher in der strompolizeilichen Ueberwachung der Elbe und Sicherung der Großschiffahrt keine autoritative Instanz im Sinne der Reichswasserstraßenbestimmungen vorhanden ist, forderten die Fraktionen das Eingreifen des Reichs. Das Reich sei verpflichtet, im Interesse der in- und ausländischen Schiffahrt und der großen Verantwortung Hamburgs für den deutschen Ueberseehandel verwaltungsrechtlich alle Maßnahmen in Anwendung zu bringen, die im In-

teresse der Sicherheit von Handel und Schiffahrt erforderlich sind. Die Antwort des Senats teilte die bereits mit dem Reichsverkehrsministerium aufgenommenen Verhandlungen mit.

Aufhebung von Polizeiverordnungen für die Unterelbe. Im Hamburgischen Gesetz- und Verordnungsblatt Nr. 83 vom Sonnabend, 29. September, veröffentlicht der Senat die in Uebereinkunft mit den Elbuferstaaten erlassenen Polizeiverordnungen für die Elbstrecke von Blankenese bis zur Hamburger Hafengrenze, dem hamburgischen Teil des Köhlbrands und der hamburgischen Elbstrecke vor Moorburg und Ellerholz. Durch diese Verordnung werden die früheren Bestimmungen aufgehoben.

Die neuen Polizeiverordnungen sind nicht zu verwechseln mit der Neuregelung der Polizeihoheit, über die gegenwärtig Verhandlungen schweben. Es handelt sich lediglich um die Ausdehnung der Vorschriften der Seewasserstraßenordnung vom 31. März 1927, die bisher nur für die Strecke von Cuxhaven bis Blankenese galten, auf das oben angeführte Gebiet.

Fortschritte im Hamburger Hafenausbau. Wesentliche Fortschritte werden augenblicklich im Hafenbau auf W a l t e r s h o f gemacht. Dort ist die Kaimauer am „Burchard-Kai" im Waltershofer Hafen hergestellt worden. Baggerungen finden zur Vertiefung des bereits angelegten Hafenbeckens statt, wovon das Baggergut zur Aufhöhung des seitlichen Geländes verwendet wird.

Im G r i e s e n w ä r d e r H a f e n gehen die Arbeiten ganz besonders vorwärts. Der vordere Teil der 1,2 km langen Kaimauer ist bereits aufgestellt, und an dem westlichen Teil wird gearbeitet. Zurzeit ist man dabei, die Fundamentmauern in dem Durchlaß vom Rugenberger Hafen nach dem Griesenwärder Hafen aufzustellen. Die Anlegung von neuen Straßen hat ebenfalls begonnen. Hinter dem Griesenwärder Hafen ist der „Köhlfleetdamm" im Bau. Die Fahrbahn für diese Straße wird ausgehoben; im westlichen Teil ist das Pflaster bereits gelegt. Ebenfalls ausgebaut wird jetzt der „Altenwerder Damm", der östlich vom Griesenwärder Hafen zum Köhlfleet verläuft. Für die neue Abgrenzung des gesamten Hafenbezirks Waltershof im Süden sind die Betonfundamente für die neue Zollplanke geschüttet worden, die als Ersatz dienen soll für die alte Zollplanke, die das neue Hafengelände noch nicht mit einschließt. Die neue Zollgrenze läuft am Köhlfleet entlang. Der letzte Teil des Bahndammes der Waltershofer Bahn ist im Köhlfleet hergestellt worden.

Beim alten Waltershofer Gutshof ist eine Abböschung des Hafengebietes vorgenommen worden. Alte Wirtschaftsgebäude mußten entfernt werden.

Der Stand der Hafenerweiterungsbauten in Stettin. Die Arbeiten der Stettiner Hafenerweiterung, die dazu beitragen sollen, dem Seehafen Stettin wieder die ihm gebührende Beachtung im internationalen Verkehr zu geben, sind, wie wir einem Bericht der Pommerschen Tagespost entnehmen, im Laufe des Sommers rüstig fortgeschritten. Am neuen Schuppen, dem sogenannten 8 Millionen-Schuppen, ist man mit der Aufstellung der Hebezeuge und dem Einbau der Fensterscheiben beschäftigt.

Der Swantedurchstich, die erste große Schaffung einer neuen Wasserstraße, ist vom Dunzig bis zur Swante in der vorläufigen Breite von 100 Metern fertiggestellt. Das Abschneiden des Oderufers an der sog. Swante-Insel, gegenüber den Oelwerken, soll erst vor sich gehen, wenn die dort untergebrachten Seglervereine die Saison beendet und ein neues Unterkommen gefunden haben. Dagegen ist dieser Tage mit der Fortsetzung des Durchstichs vom Dunzig in Richtung Reiherwerderhafen begonnen worden; hier wird zunächst in der gleichen Weise weiter gearbeitet wie nördlich des Dunzig, d. h. ein rund 9 m tiefer und 100 m breiter Kanal im Spülverfahren hergestellt. Von der Höhe des Mölln-Sees ab verbreitert sich der Kanal aber dann auf mehr als das Doppelte, um eine breite und reibungslose Einfahrt in den Reiherwerderhafen zu gewinnen. Die noch auszubaggernde Strecke vom Dunzig bis zum Reiherwerderhafen beträgt rd. 1½ Kilometer und man hofft, mit den Arbeiten bis zum Ende des Jahres fertig zu sein, vorausgesetzt, daß nicht wie früher Frost zur Einstellung zwingt.

Im Reiherwerderhafen selbst ist man mit der Verlängerung der Kaimauer beschäftigt. An Ort und Stelle werden die riesigen Betonpfähle gegossen, die dem Kaiufer den nötigen Halt geben sollen, und dann hinter dem Bagger her versenkt. Auch diese Arbeiten dürften bis zum Jahresende abgeschlossen sein.

In welcher Reihenfolge die übrigen Projekte dann in Angriff genommen werden, scheint noch nicht ganz festzustehen. Beim Parnitz-Durchstich schweben noch Verhandlungen mit den verschiedenen Geländebesitzern, der Reichsbahn, der Stadt usw. Möglicherweise wird im kommenden Jahre zunächst der Durchstich durch die Schlächterwiese und die Verlängerung des Dunzig-Kais in Angriff genommen werden.

Vertiefung der Schiffahrtstraße Stettin—Swinemünde. Das Preußische Wasserbauamt in Stettin hat jetzt die Pläne für die Vertiefung der Schiffahrtsstraße Stettin—Swinemünde auf dem Bauabschnitt vom Stettiner Hafengebiet bis zum Leitholm fertiggestellt. Die Pläne für die übrigen Baustrecken werden von dem Wasserbauamt Swinemünde bezw. von der Stettiner Hafenverwaltung bearbeitet und sind ebenfalls endgültig festgelegt.

Die Pläne des Wasserbauamts Stettin sehen, wie im Stettiner General-Anzeiger berichtet wird, im allgemeinen die Vertiefung des genannten Bauabschnitts auf durchweg 9,60 Meter im Verlaufe der bisherigen Fahrrinne vor. An zwei Stellen werden aber zur Begradigung der Fahrrinne Durchstiche mit einer Sohlenbreite von 100 Metern geschaffen. Der erste Durchstich beginnt ungefähr an der Königsfahrt und schneidet in etwas über einen Kilometer Länge durch die nach Westen gekrümmte Ausbuchtung des Ufergeländes. Der zweite Durchstich ist ungefähr ebenso lang und schneidet gegenüber von Kratzwieck eine Ausbuchtung des Ufergeländes ab.

Ueber die Art der Ausführung dieser Durchstiche ist bisher noch keine Entscheidung getroffen. Die Absaugung der unteren Sandschichten, wie sie beim Swantedurchstich zur Erzielung eines Kanalbettes vorgenommen wird, dürfte wohl kaum in Frage kommen, da die auf diese Weise gewonnenen Sandmassen zur Aufschüttung des östlich von den Durchstichen liegenden Wiesengeländes wenig geeignet sind. Man wird daher wahrscheinlich das Kanalbett durch Eimerbagger von oben nach unten zu ausschaufeln. Auf diese Weise ist es möglich, das Wiesengelände etwa einen Meter hoch so aufzuschütten, daß es für Wiesenwirtschaft und gegebenenfalls auch für Gemüsebau nutzbar wird. Das Bauprogramm soll sich auf etwa fünf Jahre erstrecken. Seine Inangriffnahme hängt von der endgültigen Regelung der Finanzierung durch Reich und Staat ab.

Zugleich mit der Vertiefung und Begradigung der Fahrrinne ist eine Neuregelung der Leuchtfeuer vorgenommen worden. Es sind gegenwärtig vier neue Leuchtfeuer im Bau, von denen sich zwei gegenüber der Mündung der Krampe befinden. Diese beiden über 20 Meter hohen Feuer werden im Laufe des Oktober fertig sein.

Die Vertiefung der Schiffahrtsstraße Stettin—Swinemünde auf 9,60 Meter Tiefe geschieht, um

auch den Schiffen bis zu 8000 Tonnen das Anfahren des Stettiner Hafens zu erleichtern.

Zum Bau des Elbe—Oder-Kanals. Auf Antrag des Elbe—Oder-Kanalvereins mit dem Sitze in Görlitz hatte bekanntlich der Reichsverkehrsminister durch Erlaß vom 17 .November 1927 angeordnet, auf Kosten des Reiches mit den Vorarbeiten für den Kottbuser Elbe—Spree—Oder-Kanal auch solche für den Elbe—Oder-Kanal auszuführen. Mit den Arbeiten hat er die Elbstrombauverwaltung, die Verwaltung der märkischen Wasserstraßen und die Oderstrombauverwaltung beauftragt, die für die örtlichen Arbeiten das Vorarbeitenamt in Senftenberg, das Wasserbauamt in Fürstenwalde und das Wasserbauamt in Glogau bestimmt haben. Mit den Vorarbeiten ist bereits begonnen worden. Die Oderstrombauverwaltung zu Breslau hat zur Prüfung und Feststellung der wirtschaftlichen Verhältnisse des Kanals ein umfangreiches Ermittelungsverfahren eingeleitet und hierzu einen in alle Einzelheiten gehenden Fragebogen ausgearbeitet, der den beteiligten Interessenten zugehen und den Zweck haben soll, eine maßgebende Beurteilung der Wirtschaftslage der vom Kanal betroffenen Gebiete zu ermöglichen, sowie die Notwendigkeit, den Nutzen und die Auswirkung des Kanals für die Gegenwart und Zukunft zu veranschaulichen. Vor kurzem hat nun, wie wir einem Bericht der Ostdeutschen Wirtschafts-Zeitung entnehmen, im Rathaus zu Görlitz unter dem Vorsitze des Oberbürgermeisters Snay als Vorsitzenden des Elbe—Oder-Kanalvereins eine Besprechung über die entworfenen Fragebogen stattgefunden, an der außer den Referenten der Oderstrombauverwaltung, des Kanalbauamtes Senftenberg, der Verwaltung der märkischen Wasserstraßen und des Arbeitsausschusses des Elbe—Oder-Kanalvereins Vertreter der Handelskammern Görlitz, Breslau, Liegnitz, Schweidnitz, Sagan, Kottbus, Frankfurt a. O., Oppeln, Dresden, Zittau, Hirschberg, Leipzig, der Landwirtschaftskammern Breslau und Dresden sowie des Bundes Schlesischer Industrieller und des Oberschlesischen Berg- und Hüttenmännischen Vereins teilnahmen. Die Versammlung sprach dem Vertreter der Oderstrombauverwaltung, Regierungs- und Baurat Klenner, den Dank für die gründliche und wertvolle Arbeit in den Fragebogen aus und beschloß, die weitere Behandlung der Angelegenheit einer Unterkommission zu übertragen. Diese wird bald zusammentreten, damit eine Verzögerung in der Versendung der Fragebogen vermieden wird.

Reichsverkehrsminister von Guérard in Oberschlesien. Zum Abschluß der Oberschlesien-Reise des Reichsverkehrsministers von Guérard (24.—27. September 1928) fand in Ratibor eine Beprechung statt, in der Landeshauptmann Piontek nochmals die Verkehrswünsche der Provinz Oberschlesien erläuterte. Er verlangte eine Abgrenzung des Reichsbahndirektionsbezirks Oppeln und Einbeziehung aller oberschlesischen Ortschaften in den Oppelner Direktionsbereich. Als Hauptverkehrsfrage bezeichnete er das Problem der Schiffbarmachung der Oder. Der Landeshauptmann erläuterte den Bau von Staubecken bei Colowka, Ruda und Serano zur Zuführung von Zuschußwasser. Ueber das Staubecken Krappitz soll noch eine eingehende Prüfung stattfinden. Ferner verlangte er eine Verlängerung der Schleppbahn bis an die Oder. Weiter beschäftigte er sich mit dem Problem der Verwendung der oberschlesischen Staubkohle, die den Bau eines großen eigenen Kraftwerkes erfordere. Der Hauptabnehmer für dieses Kraftwerk müsse in der Reichsbahn gefunden werden durch Elektrifizierung der oberschlesischen Bahnen. Der Reichsverkehrsminister betonte, daß er überzeugt sei, daß in Oberschlesien überall der Wille zur Arbeit und zum Wiederaufbau herrsche. Es fehlten aber die Absatzmöglichkeiten. Hier zu helfen und einzugreifen ,sei Sache des Reiches. Der Minister versprach den Ausbau des Oderstromes zu einer leistungsfähigen Wasserstraße so zu beschleunigen, daß er nach Möglichkeit gleichzeitig mit dem Mittellandkanal fertig werde. Ferner will sich der Minister für eine Beschleunigung des Staubeckens Ottmachau einsetzen. Die Bauzeit von vier Jahren werde allerdings nicht herabgemindert werden können, da dies finanziell und technisch nicht möglich sei. Ferner versprach der Minister eine Prüfung der anderen Staubeckenprojekte und der Wünsche Oberschlesiens nach einem Elektrizitätskraftwerk. Der Minister betonte zum Schluß, daß er auf die Hilfe des Reichsfinanzministers vertraue, aber zu berücksichtigen bitte, daß Deutschland einem sehr schweren Finanzjahr durch die Leistung der vollen Reparationszahlungen entgegengehe. Im weiteren Verlauf der Besprechungen wurden die oberschlesischen Eisenbahnprojekte und die Verkehrsprobleme zum Stand der Landesplanung erörtert. In allen oberschlesischen Kreisen wird dem Besuch des Reichsverkehrsministers höchste Bedeutung zugemessen, da Oberschlesien von dem Besuch eine Verbesserung seiner Verkehrsverhältnisse und damit eine Förderung seines wirtschaftlichen und kulturellen Standes erwartet.

Die unmögliche Weichselgrenze.

Der Heimatbund Ostpreußen hat an die deutsche Delegation beim Völkerbund ein Schreiben gerichtet, das geeignete Schritte fordert, um diejenigen Härten aus der Welt zu schaffen, die über die Bestimmungen des Versailler Vertrags hinaus die wirtschaftliche Entwicklung Ostpreußens hemmen und gefährden. In dem Schreiben heißt es:

Unbeschadet der berechtigten Forderungen, zu einem späteren Zeitpunkt eine allgemeine Neuregelung der deutsch-polnischen Grenzziehung herbeizuführen, denken wir zunächst vor allem an die Grenzverhältnisse, die sich an der Weichsel ergeben haben ,soweit sie die Grenze zwischen Ostpreußen und Polen bildet. Im formalen und sachlichen Gegensatz zum Versailler Vertrag ist hier durch eine einseitige Entscheidung der Botschafterkonferenz dem polnischen Staat ein Uferstreifen auf dem rechten Weichselufer nebst den Hafenanlagen von Kurzebrack zugesprochen worden, ferner fünf willkürlich aus dem im übrigen deutsch gebliebenen westpreußischen Abstimmungsgebiet herausgerissene Ortschaften. Weiter hat Polen die Eisenbahnbrücke zwischen Marienwerder und Münsterwalde nebst einem auf dem rechten Stromufer gelegenen Brückenkopf erhalten und ist zurzeit am Werk, diesen hervorragenden Kunstbau zu zerstören, ohne dabei zu berücksichtigen, daß es durch die Vernichtung der Brücke ein erst am 1. Januar 1928 in Kraft getretenes Abkommen mit dem Deutschen Reich verletzt. Daher erscheint es zweckmäßig, daß die deutsche Abordnung beim Völkerbund mit der Berufung auf Artikel 23 Absatz E des Völkerbundpakts verlangen sollte, daß sich die Verkehrs- und Transitkommission des Völkerbundes eingehend mit den gesamten an der Weichselgrenze bestehenden wirtschaftlichen und Verkehrsfragen befaßt, und zwar am besten durch Entsendung von Sachverständigen an Ort und Stelle.

Der Abbruch der Weichselbrücke bei Münsterwalde. Wie bereits in der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" (13-14/1928, 399) mitgeteilt wurde, haben die Deutschnationale Volkspartei und die Deutsche Volkspartei im Reichstage eine Anfrage eingebracht, welche Maßnahmen die Reichsregierung zu ergreifen gedenkt, um den Abbruch der Weichselbrücke bei Münsterwalde zu verhindern. Nunmehr ist auch im Preußischen Landtag ein entsprechender Antrag eingebracht worden, und zwar von den Abgeordneten Dr. Grzimek, Riedel und den übri-

gen Mitgliedern der demokratischen Preußenfraktion. Der Antrag lautet:

„In Ostpreußen herrscht wegen des Abbruchs der Weichselbrücke bei Münsterwalde große Aufregung. Eine schwere Schädigung der Handels- und Wirtschaftsinteressen ist nach dem Protest der Elbinger Handelskammer unausbleiblich. Auch leidet die Abwehr der Hochwassergefahr darunter, daß nach dem Abbruch auf eine weite Uferstrecke hin keine ständige Verbindung der beiden Weichselufer vorhanden ist. Wir beantragen: Der Landtag wolle beschließen, das Staatsministerium zu ersuchen, erneut bei der Reichsregierung dringend vorstellig zu werden, um den Abbruch, der bereits begonnen hat, zu verhindern".

Inzwischen hat auch der Zweckverband nordostdeutscher Industrie- und Handelskammern in folgender Entschließung nachdrücklichst gegen den Abbruch der Weichselbrücke bei Münsterwalde—Marienwerder Einspruch erhoben:

„Die Polen begründen die kultur- und wirtschaftsfeindliche Tat des Brückenabbruchs mit angeblich zu hohen Unterhaltungskosten. Die Beseitigung des stolzen Bauwerks kommt derartig teuer zu stehen, daß die Verzinsung der für den Abbruch aufgewendeten Kapitalien zusammen mit den für die Benutzung aufkommenden Gebühren die Unterhaltungskosten reichlich decken dürfte. Außerdem wird auch die Unterhaltung der Fähre, welche als dürftiger Ersatz an die Stelle der Brücke treten soll, nicht unbedeutende Betriebskosten verursachen.

Die nachbarliche Lage von Polen und Deutschland an der Weichsel bedingt einen Güteraustausch; er muß sich über kurz oder lang entwickeln. Es ist daher eine unverständliche wirtschaftliche Kurzsichtigkeit, wenn man jetzt einen für die spätere Zeit unentbehrlichen Verkehrsweg zerstört.

Will man sich aber wirklich nur von den hohen Unterhaltungskosten befreien, dann ändere man die Grenze und spreche die Brücke samt dem schmalen, auf dem deutschen Ufer liegenden Brückenkopf Deutschland zu."

Ein Merkblatt für die Schiffahrt im polnischen Korridor. Wie wir hören, hat der Binnenschiffsverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland nach jahrelangem fast völligem Stillliegen im laufenden Jahre die ersten Zeichen einer beginnenden Wiederbelebung aufzuweisen. Diese dürfte nicht zuletzt auf die Ergebnisse einer von westpreußischen Handelskreisen unternommenen Versuchsfahrt zurückzuführen sein, welche feststellte, daß trotz auf der Weichsel vielfach unterlassener Unterhaltungsarbeiten die Wasserstraßen dank ihrer soliden Anlage noch durchaus befahrbar sind.

Das Reichsverkehrsministerium hat nunmehr als Sondernummer 28 vom 3. September 1928 des Reichsverkehrsblattes (Karl Heymanns Verlag, Berlin W 8) ein „Merkblatt für den Durchgangsbinnenschiffsverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland" herausgegeben, das von Interessenten beim Oberpräsidenten — Wasserbaudirektion — in Königsberg i. Pr. gegen ein geringes Entgelt bezogen werden kann.

Das Merkblatt enthält alles, was der Schiffer oder Spediteur von den für diesen Verkehr geltenden staatsvertraglichen Vorschriften und den dazu vereinbarten bezw. erlassenen Ausführungsbestimmungen wissen muß.

Umschlaghafen bei Schneidemühl. Anfang September wurde der in Deutsch-Usch an der polnischen Grenze geschaffene Umschlaghafen eingeweiht. Er liegt an der Eisenbahnbrücke der ehemaligen Strecke Schneidemühl—Deutsch-Usch—Czarnikau. Die Güter gleiten auf einer Rutsche von den Bahnwagen in die Kähne hinab und werden dann auf dem Wasserwege (der Netze) weitertransportiert. Am Wasser ist ein großer Verladeschuppen für 9000 Ztr. errichtet worden. Die Anlage bedeutet den beachtenswerten Anfang eines großen Umschlaghafens der Stadt Schneidemühl.

AUSLÄNDISCHE BINNENSCHIFFAHRT

Neue Hafenanlagen in Antwerpen. Am 31. August 1928 ist die Kruisschans-Schleuse eingeweiht und eröffnet worden. Seit dem 1. September ist demnach, zunächst hauptsächlich zur Entlastung der Royers-Schleuse die Durchfahrt durch die Kruisschans-Schleuse und den Bassin-Kanal zu den alten Hafenanlagen für größere Schiffe freigegeben. Irgendwelche Lösch- oder Ladetätigkeit ist an den neuen Anlagen noch nicht möglich.

Gdingen als Konkurrent für Danzig. Aus Kattowitz wird der I. u. H. Ztg. gemeldet, daß die polnische Regierung mit den Giesche-Gruben einen Vertrag über die Verpachtung einer 100 m langen Mole im Hafen von Gdingen zu Verladezwecken für den Zeitraum von 35 Jahren abgeschlossen hat. Der Harriman-Konzern, dem die ostoberschlesischen Giesche-Gruben gehören, soll sich verpflichtet haben, in den ersten 15 Monaten mindestens 15 000 t Kohlen pro Monat zu verladen. Die Pacht beträgt 3000 Zloty jährlich und 10 Groschen von jeder verladenen Tonne. Inzwischen hat auch die Verkaufsgesellschaft „Progreß" einen Streifen an der Südseite der Südmole in Gdingen gepachtet und hierüber einen Vertrag mit dem polnischen Handelsministerium unterzeichnet. „Progreß" verpflichtet sich, auf eigene Kosten die mechanischen Einrichtungen für den Kohlenumschlag zu bauen und monatlich mindestens 50 000 t Kohle über Gdingen zu exportieren. Die Verkaufsgesellschaft „Progreß", eine polnische G. m. b. H., hat vertragsmäßig den Vertrieb der Kohle aus den Gruben der Kattowitzer A.-G., der Vereinigten Königs- und Laurahütte und der Schlesischen A.-G. für Bergbau und Zinkhüttenbetrieb, Lipine, sowie aus den Gruben des Grafen Henckel von Donnersmarck. Der Anteil an der Gesamtproduktion Oberschlesiens beträgt ca. 26%, während Robur ungefähr über 30% verfügt.

*

Daß trotz aller gegenseitigen offiziellen Erklärungen von polnischer Seite der polnische Hafen Gdingen als Konkurrenz gegen das deutsche Danzig ausgebaut wird, das hat wieder einmal deutlich eine Rede gezeigt, die der polnische Handelsminister bei der Eröffnung der Lemberger Ostmesse gehalten hat. Der polnische Minister hob hervor, welche Arbeit in kurzer Zeit in Gdingen beim Hafenausbau geleistet worden sei, und erklärte, einem Eigenbericht der D. A. Z. zufolge, unter deutlicher Bezugnahme auf Danzig: „Wer wird aus diesen großen Werten und der Zukunft mehr Nutzen ziehen und ziehen wollen? Soll es wieder, wie vor Jahrhunderten, der fremde Vermittler sein, der sich bereits ungeniert dazu rüstet, die Fürsorge und Pflege des polnischen Handels zu übernehmen? Es muß ein Appell durch ganz Polen gehen für Gdingen, für diese jüngste Stadt, für das Kind des neuzeitlichen Polen." Diese Erklärungen enthüllen um so treffender die polnischen Konkurrenzabsichten, als gerade im gegenwärtigen Augenblick in Danzig wieder ein neues Hafenbecken fertiggestellt wird, durch das Danzig in die Lage versetzt wird, den gesamten polnischen Außenhandel zu bewältigen. Die Arbeiten an dem neuen Hafenbecken in Weichselmünde bei Danzig sind bereits soweit fortgeschritten, daß die drei Kohlenförderanlagen voraussichtlich noch vor Ablauf des Jahres in Benutzung genommen werden können. Das neue Becken, das nur für den Massengutverkehr bestimmt ist, hat eine Länge von 465 m bei einer Einfahrtbreite von 150 m, die sich nach hinten zu auf 135 m verringert. Mit Hilfe der neuen Kohlenförderanlage kann ein Kohlenzug von

800 t in zwei Stunden entladen und ein 3000 t-Dampfer in zehn Stunden beladen werden.

Einstellung des Dirschauer Seeverkehrs. Seit Juli dieses Jahres ruht der Seeverkehr von Dirschau, der vor zwei Jahren mit so großen Erwartungen von polnischer Seite eröffnet wurde, vollständig. Die Gesellschaft „Wisla-Baltyk", die den Dirschauer Hafen ausgebaut und mit einer modernen Kohlenumschlaganlage versehen hat, hat mitgeteilt, daß sie den Verkehr in Dirschau nicht wieder aufnehmen will, da er zu unrentabel ist. Der Hauptgrund liegt wahrscheinlich darin, daß man nun erkannt hat, daß in normalen Jahren ein Verkehr bis Dirschau mit kleinen Seeschiffen von 3 m Tiefgang immer nur kurze Zeit aufrecht erhalten werden kann. In den vorhergehenden beiden Jahren hat es den ganzen Sommer durch hohen Wasserstand gegeben, sodaß die Seeleichter der Gesellschaft „Wisla-Baltyk" fast stets mit voller Ladung von Dirschau abgehen konnten. Als einmal für kurze Zeit der Wasserstand etwas zu niedrig war, wurden die Seeleichter in Dirschau reichlich zur Hälfte beladen, dann etwa 20 km stromab geschleppt und dort aus Kähnen vollgeladen. Das war aber nur eine ganz kurze Unterbrechung der Zeit in der man in Dirschau voll beladen konnte. Der Sommer 1928 hat wieder niedrigen Wasserstand gebracht, wie er in der Regel in jedem Jahre für einige Wochen eintritt, und bei diesem Wasserstand gibt es in Dirschau noch nicht einmal 2 m Wassertiefe. Die Seeleichter können daher in diesem Jahre schon des Wasserstandes wegen seit Anfang Juli nicht mehr verkehren. Auch Ende August ist noch dieser ungenügende Wasserstand vorhanden. Da man nach diesen Erfahrungen damit rechnen muß, daß also außer der Winterruhe von 3—4 Monaten auch noch eine Sommerruhe von 1½ bis 2 Monaten zu erwarten ist, so hat man wohl erkannt, daß der Dirschauer Hafen für einen regelmäßigen Verkehr nicht recht in Frage kommt. Die Gesellschaft „Wisla-Baltyk" hat ihren stattlichen Schiffspark von 7 Seeschleppern und 14 Seeleichtern in diesem Jahre nur zum kleinsten Teil in Betrieb genommen. 5 Schleppdampfer und 10 Leichter liegen seit Monaten in Danzig unbenutzt. Auch der Plan, in Dirschau noch einen Holzumschlaghafen zu bauen, dürfte nun wohl erledigt sein. Obgleich nach Angaben der polnischen Presse für den Holzumschlaghafen bereits eine Million Zloty bewilligt waren, hat man mit dem Bau nicht begonnen. Polnische Zeitungen verlangen zwar, daß der Dirschauer Hafen von der Regierung übernommen und dem allgemeinen Seeverkehr zur Verfügung gestellt werden soll, daß man insbesondere auch noch Umschlagsanlagen für andere Güter als Kohlen einrichten soll, es ist aber kaum anzunehmen, daß hieraus etwas wird, da schließlich jeder, der etwas von der Schiffahrt versteht, einsehen muß, daß ein Hafen mit so unregelmäßiger Betriebszeit wie Dirschau wirtschaftlich überflüssig ist. Vermutlich wird man über kurz oder lang die in Dirschau noch vorhandenen Umschlagseinrichtungen nach Gdingen überführen, wo ja inzwischen erhebliche Fortschritte gemacht worden sind, sodaß der Kohlenumschlag von Gdingen im August fast 200 000 t erreicht hat. Für diesen Versuch in Dirschau hat außer der Gesellschaft „Wisla-Baltyk" den Hauptschaden Danzig zu tragen gehabt, indem der Danziger Hafenausschuß für die Ausbaggerung der Weichselmündung bei Schiewenhorst zu Gunsten des Verkehrs nach Dirschau erhebliche Mittel ausgegeben hat, wozu gar kein Anlaß bestand. Sogar in diesem Jahre ist noch in großem Umfange dort gebaggert worden, das Geld dafür ist also nun zwecklos verschleudert.

Auch die polnische Regierung hat allerdings bedeutende Aufwendungen für den Hafen gemacht, die beweisen, mit wie wenig Sachkenntnis an die Sache herangegangen ist. Das Arbeitsministerium hat noch in diesem Jahre in Holland und England zwei große Bagger zur Vertiefung der Fahrrinne unterhalb der Dirschauer Brücken bis zur Danziger Grenze angekauft, und die Bagger sind auch in diesem Jahre in Dirschau angekommen und haben mit der Vertiefung bei Dirschau begonnen. Derjenige, der mit den Weichselverhältnissen Bescheid weiß, muß sich aber sagen, daß man niemals den freien Flußlauf auf 20—30 km Länge durch Baggerung genügend vertiefen kann. Die Weichsel führt in ihrem heutigen Zustand dazu viel zu viel Ablagerungen mit sich, sodaß die Baggerarbeiten immer in ganz kurzer Zeit fast vollkommen zwecklos sind. Die Versandungen der Weichsel lassen sich auf größere Strecken nicht durch Baggern, sondern nur durch Regulierung oder Kanalisierung beseitigen. Im übrigen sei noch erwähnt, daß der bisherige Dirschauer Hafen auch noch oberhalb der festen Eisenbahnbrücke liegt, sodaß er nur für Schiffe mit umlegbaren Masten zugänglich ist, was natürlich auch seine Ausnutzung erschwert hat. Tatsächlich sind ja auch niemals andere Seeschiffe als die dafür bestimmten Seeleichter nach Dirschau gekommen. *St.*

Fertigstellung des Welland-Kanals 1930. In der diesjährigen kanadischen Parlamentstagung sind 13,75 Millionen Dollar für den Ausbau des neuen Welland-Kanals bewilligt worden. Nach Ansicht des Ministers Dunning soll, wie die I. u. H. Ztg. mitteilt, der neue Welland-Kanal, dessen Bau 1913 begonnen worden ist, im Jahre 1930 eröffnet werden. Bis jetzt sind dafür etwa 90 Millionen Dollar ausgegeben worden. Der Minister nimmt an, daß die Gesamtkosten bis zur Vollendung zwischen 115 und 120 Millionen Dollar betragen werden. Wenn der neue Welland-Kanal fertiggestellt sein wird, so können die auf den Großen Seen verkehrenden Getreideschiffe bis in den oberen St. Lorenz gelangen. Diese Schiffe können etwa 500 000 Bushel tragen, während die Kanalschiffe, die jetzt das Getreide von Port Colborne durch den alten Welland-Kanal und durch den St. Lorenz-Kanal nach Montreal bringen, meist 70 000 bis 75 000 Bushel befördern. Die größten Kanalschiffe haben ein Fassungsvermögen bis zu 90 000—95 000 Bushel. Die Umladung aus den großen Schiffen in die kleinen wird künftig am oberen St. Lorenz erfolgen. Als Umladestellen sind seit längerer Zeit die Städte Kingston, Brockville und Prescott genannt worden. Wie der kanadische Minister der öffentlichen Arbeiten dieses Jahr im Parlament erklärt hat, hat sich die kanadische Regierung grundsätzlich für Prescott, den am weitesten östlich liegenden Platz, entschieden. Allerdings sollen noch Verhandlungen mit der amerikanischen Regierung wegen gewisser Ausbaggerarbeiten in dem auf der amerikanischen Seite liegenden Teil der Fahrtrinne des St. Lorenzstromes erforderlich sein. Die Entfernung von Prescott nach Montreal, für die die Kanalschiffe verwendet werden, beträgt 124 Meilen.

Gründung einer schwedischen Schiffs-Hypothekenbank. Eine Reihe führender schwedischer Schiffahrtsorganisationen beabsichtigt nach I. u. H. Ztg. die Errichtung eines nationalen Anleihe-Institutes, das den Schiffsreedern gegen Verwendung von Verpfändung von Schiffen Kredite gewähren soll. Die Organisationen haben sich bereits zur Verwirklichung ihres Planes an die schwedische Regierung gewandt. Das neue Hypothekeninstitut soll ein Aktienkapital von nicht weniger als 1 Mill. Kronen und nicht mehr als 3 Mill. Kronen, sowie einen Sicherheitsfonds von 3 bis 6 Mill. Kronen haben. Verschiedene schwedische Schiffsversicherungsgesellschaften haben sich bereit erklärt, größere Beträge in dem neuen Institut zu investieren, und die Regierung ersucht, den Sicherheitsfonds gegen Gewährung von Aktien der neuen Gesellschft aufzufüllen.

DIE BETRIEBSLAGE DER DEUTSCHEN BINNENSCHIFFAHRT

IM MONAT AUGUST 1928

Rhein Die zu Beginn des Augusts verhältnismäßig rege Nachfrage nach Booten und Kahnraum hielt nicht lange an. Bereits nach dem ersten Monatsdrittel trat ein Umschwung ein, wie er in solcher Schärfe und im Hinblick auf den niedrigen Wasserstand noch nicht zu verzeichnen gewesen ist. Seitdem war wieder ein Ueberangebot an Kahnraum das Kennzeichen der Lage. Die Ursachen dieser außergewöhnlichen Entwicklung sind in der ungünstigen Verfassung der Gesamtwirtschaftslage und in der in diesem Jahr vorzeitig erfolgten Eindeckung des süddeutschen Marktes mit Brennstoffen zu sehen. Außerdem ist die große und scharfe Konkurrenz der Ruhrkohle durch ausländische Kohlensorten für den Rückgang der Kohlenverladungen auf dem Rhein verantwortlich. Eine Steigerung der Nachfrage nach Kahnraum in Rotterdam wird von dem Ende des schwedischen Bergarbeiterstreiks erwartet. / In der vorletzten Augustwoche fanden Verhandlungen zwischen den Vertretern der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer in der Rheinschiffahrt über das Lohn- und Tarifabkommen statt. Zwischen den Parteien kam eine Einigung dahin zustande, daß das z. Zt. gültige Lohn- und Tarifabkommen, das mit dem 15. Oktober d. Js. abgelaufen sein würde, bis zum 31. März 1929 verlängert wird, sodaß eine Kündigung erstmalig zu diesem Termin ausgesprochen werden kann. / Der Wasserstand ging während der Berichtszeit allmählich zurück, wodurch eine geringere Abladung der Schiffe notwendig wurde und ein Teil der Schiffe im Gebirge geleichtert werden mußte. Um die Mitte des Monats erlaubte der Wasserstand nicht mehr die Weiterführung der Fahrt nach Basel. Da auch der Hüninger Kanal wegen Instandsetzungsarbeiten gesperrt war, ruhte der Betrieb der Hafenanlagen in Basel. Der Wasserstand bewegte sich unter geringen Schwankungen im Berichtsmonat zwischen 1,57 m und 1,67 m Cauber Pegel. / Im Talgeschäft Rhein—Ruhr-Häfen—Rotterdam eröffneten die Frachtsätze mit M. 0,90 je t ausschließlich und M. 1,— je t einschließlich Schlepplohn. Diese Sätze blieben unverändert bis zum 8. 8. Sie stiegen am 9. 8. auf 1,10 bezw. 1,20 M. und ab 30. 8. 1,22½ M. Diese Frachtsätze wurden auch bis zum Ende der Berichtszeit notiert. Für Schiffe ab Rhein—Herne-Kanalhäfen blieb der Frachtsatz je t ausschließlich Schleppen von M. 1,10 und M. 1,20 je t einschließlich Schleppen vom 1. 8. bis 8. 8. unverändert. Er stieg am 9. 8. auf M. 1,30 je t bezw. M. 1,40 je t und behielt diesen Stand bis zum Ende der Berichtszeit bei. Für Schiffe ab Rhein—Ruhrhäfen nach Antwerpen—Gent wurden während der Berichtszeit keine Frachtsätze notiert. Für den Verkehr Rhein—Ruhr-Häfen—Mannheim wurden am 1. 8. M. 1,10, am 2. 8. M. 1,25, am 3. und vom 6. ab bis zum Monatsende M. 1,30 notiert, und zwar bei ganzer Lade- und Löschzeit. Für Rhein—Herne-Kanalhäfen—Mannheim betrug der Frachtsatz M. 1,30 am 1. 8., M. 1,50 seit dem 4. 8., stets bei ganzer Lade- und Löschzeit. An mehreren Tagen kam keine Notierung zustande. / Das Schleppgeschäft verlief im allgemeinen ruhig. Gegen Ende des Monats war die Nachfrage nach Schleppkraft so gering, daß die Schiffe oft eine Reihe von Tagen warten mußten, bevor sie einen einigermaßen zusagenden Schleppzug bekommen konnten. Der Schlepplohn betrug unverändert M. 1,15 für kleine und M. 1,20 für große Schiffe. / Die Umschlagsanlagen waren infolge der ungenügenden Zufuhren sehr schlecht beschäftigt. Viele Anlagen lagen während der Berichtszeit still, nur wenige arbeiteten voll; die Anlagen wurden durchschnittlich höchstens mit etwa 40 bis 50% ihrer Leistungsfähigkeit ausgenutzt. Die Getreideankünfte waren während der Berichtszeit außerordentlich gering, sodaß die Getreidelöschvorrichtungen nur vorübergehend beschäftigt werden konnten.

Mitgeteilt von der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel zu Duisburg-Ruhrort.

Neckar Die im letzten Monatsbericht angekündigte Einstellung der Güterschiffahrt auf dem Neckar mußte leider auch im ganzen Monat August wegen Niederwasser eingehalten werden. / Aus diesem Grunde wurden auch die Personenfahrten von Heilbronn nach Heidelberg nicht durchgeführt, es gelang jedoch, die Fahrten zwischen Heilbronn—Sontheim, Heilbronn—Wimpfen i. Tal sowie Neckarsteinach—Heidelberg und zurück auszuführen. Diese Fahrten, nach denen die Nachfrage groß war, finden bei günstiger Witterung auch weiterhin statt.

Mitgeteilt von der Neckar-A.-G., Stuttgart

Westdeutsche Kanäle Der Verkehr auf den westdeutschen Kanälen im Monat August muß als verhältnismäßig schwach bezeichnet werden. Insbesondere litt der Verkehr Emden-Ruhrgebiet unter dem Mangel an Erzzufuhren. Die Arbeit in den schwedischen Erzgruben ist zwar am 27. August wieder aufgenommen, doch wird noch eine Reihe von Wochen vergehen, ehe größere Zufuhren in Emden zu erwarten sind. Frühestens Ende September oder Anfang Oktober ist mit normaler Zufuhr zu rechnen. Die Kohlenverfrachtung nach Emden hat sich etwas gehoben. Die Verladungen von Getreide, Gruben- und Papierholz über Emden sowie von Eisen- und Stahlwaren ab Dortmund hielten sich auf der Durchschnittshöhe. Im Hannover-Verkehr ist eine leichte Abschwächung eingetreten. Die Kohlenverfrachtungen sind geringer, und auch in der Rückfracht insbesondere bei Kali und Erz macht sich ein Rückgang bemerkbar. Der Verkehr auf dem neuen Kanalstück Hildesheim entwickelt sich verhältnismäßig günstig. Im Schleppbetrieb machten sich Stockungen im Abschleppen der Kähne ab Rhein—Herne-Kanalhäfen bemerkbar, insbesondere traten diese bei Schleuse V auf, sodaß die Kähne zeitweise 24 Stunden Verspätung erlitten. Der Schleusenbetrieb arbeitete normal. Bemängelungen sind nicht bekannt geworden.

Mitgeteilt vom Schiffahrt-Verein für die westd. Kanäle und die Weser E. V., Dortmund.

Weser Der Monat August brachte keine Besserung des geringen Wasserstandes der Weser. Mit Hilfe der Zuschüsse der Edertalsperre gelang es zwar, wie im Juli, auf der oberen Strecke, der ungünstigsten, eine regelmäßige Tauchtiefe von 1 m aufrecht zu erhalten und die Schiffahrt vor dem vollständigen Erliegen zu bewahren. Das wird bei fortdauernder Trockenheit auch noch wei-

ter möglich sein. Aber bei dieser Tauchtiefe sind die Verhältnisse wegen der geringen Ausnutzung der Kähne einerseits und des großen Bedarfes an Kahnraum andererseits doch außerordentlich ungünstig. Das kommt besonders im Anteil der Binnenschiffahrt an den Kalitransporten zum Ausdruck. Die Kali-Transport-Gesellschaft legt größten Wert auf möglichst weitgehende Verwendung des Wasserweges. Von den in den Monaten Januar bis Juni 1928 über die Westhäfen seewärts verschifften rd. 100 000 t Kali waren 54 000 t oder 54% mit Binnenschiffen angebracht. Im Juli hatten von 60 000 t Seeausfuhr nur 5100 t oder 8½ % den Wasserweg benutzt. Im August konnten von 75 000 t Seeausfuhr sogar nur 4300 t oder 6% auf der Weser nach den Seehäfen herangeführt werden. Diese Zahlen beweisen deutlich die Notwendigkeit der Weserkanalisierung. Die Kanalisierung der Strecke von Minden bis Bremen wird schon insofern eine Verbesserung bringen, als dann wenigstens bei den Transporten von Hildesheim nach der Unterweser die Kähne voll ausgenutzt werden können. Davon hat dann die obere Strecke wieder den Vorteil, daß der Kahnraum nicht in dem Maße knapp wird, wie es jetzt unvermeidlich ist. Im August betrug auch auf der Strecke Minden-Bremen die durchschnittliche Tauchtiefe nur 1,30 m. / Durch die Bremer Weserschleuse gingen insgesamt 230 000 t oder 11 000 t mehr als im Juli. Die Zunahme entfällt allein auf die Talfahrt, die von 165 000 t auf 185 000 t stieg. Von den Gütern nahmen u. a. die Kohlentransporte mit 84 000 t um 8000 t zu und Kies und Steine mit 77 000 t um 10 000 t. Rückgängig war nur Kali. Im Bergverkehr war bei Holz und Mehl ein Zuwachs zu verzeichnen. Es gingen aber saisongemäß die Getreideverschiffungen wesentlich zurück, sodaß sich gegenüber dem Vormonat ein Ladungsrückgang von 54 000 t auf 45 000 t ergab.

Mitgeteilt vom Weserbund e. V., Bremen.

Elbe I. Unterelbe. Eine Aenderung in den Schiffahrtsverhältnissen der Elbe während des Betriebsmonats gegenüber Juli 1928 ist im großen und ganzen nicht eingetreten. Infolge der noch immer herrschenden Wasserkalamität konnten die Schiffahrtsgesellschaften ihren regelmäßigen Betrieb noch nicht wieder eröffnen. Trotz der geringen Ausnützung der Ladefähigkeit der Fahrzeuge infolge Ueberangebots von Raum hielten sich die Frachten im Betriebsmonat auf einem verhältnismäßig niedrigen Niveau. Im letzten Drittel des August machte sich sogar ein Zurückweichen der Frachten bemerkbar. Die Güterandienungen waren in der ersten und zweiten Monatsdekade sehr gering. Erst im letzten Monatsdrittel machte sich eine leichte Besserung bemerkbar. / Zur Verladung kamen in der Hauptsache Getreide, Futtermittel, Palmkerne, Schwefelkies, Steinkohle, Papierholz u. a. m.

II. Mittelelbe. Der Magdeburger Pegel zeigte folgende Wasserstände an: am 1. August + 0,05 m, am 11. August + 0,19 m. Am 20. August war der Wasserstand wieder auf + 0,05 m gefallen. Das Talgeschäft war während des ganzen Monats flau, da die Verlader infolge der höheren Frachtforderungen starke Zurückhaltung ausübten. Zur Verladung kamen Steinsalz, Steine, Glassand und Briketts. Die Verschiffungen bergwärts hielten sich in gewohnten Grenzen.

III. Oberelbe. Die Güterandienungen berg- und talwärts haben sich gegenüber dem Juli nicht wesentlich geändert. An Massengut trafen in Sachsen hauptsächlich Papierholzsendungen ein. / Der Außiger Pegel erreichte am 14. d. M. mit — 0,67 m seinen tiefsten und am 22. d. M. mit — 0,24 m den höchsten Stand. Durch Oeffnen von Schleusen und Wehren ist ab und zu eine größere Fahrtiefe erzielt worden. Da dies jedoch vollkommen unregelmäßig erfolgte und die Prognosen seit längerer Zeit fast niemals mit dem tatsächlichen Wasserstand übereingestimmt haben, hat sich der Elbeverein in Außig mit einer Eingabe um Abstellung der bestehenden Mißstände an die politische Landesverwaltung in Prag gewandt. Der technische Oberrat dieser Verwaltung will die Anregungen zum Gegenstand einer Beratung der zuständigen Abteilungen machen.

Mitgeteilt von der Arbeitsgemeinschaft der Elbeschiffahrt e. V., Magdeburg.

Ostpreußische Wasserstraßen Die ostpreußische Binnenschiffahrt hat im Monat August d. J. eine geringe Belebung durch das Auftreten der Getreideverfrachtungen erfahren. Die Kohlenverschiffungen nach Tilsit und Ragnit hielten sich etwa auf der Höhe des Vormonats, während die Ziegelverladungen nachließen. Das Kahnraumangebot war im allgemeinen reichlicher als in den Vormonaten. / Der Wasserstand auf der Pregelwasserstraße ist ungünstiger geworden, sodaß die Tragfähigkeit der Kähne nicht mehr voll ausgenutzt werden konnte. Die Lage des Frachtenmarktes ist weiter still, die Frachten gaben vereinzelt nach. / Auch die Aussichten auf das bevorstehende Herbstgeschäft gaben zu keinen Hoffnungen Anlaß.

Dr. Steinert, Danzig-Langfuhr.

Die Wasserstandsverhältnisse der norddeutschen Stromgebiete im August 1928. (Nach den an die Landesanstalt für Gewässerkunde gelangenden amtlichen Nachrichten.) Wenn auch im Vergleich zum Juli die Niederschläge im August etwas ergiebiger waren und dem langjährigen Durchschnitt für diesen Monat wesentlich näher kamen, so vermochten sie doch nicht merklich auf die Wasserstände einzuwirken. Bemerkenswerte Schwankungen des Wasserstandes kamen nirgends vor. Bei der Memel bewegten sich die Wasserstände zwischen Mittelniedrig- und Mittelwasser, beim Pregel (Pregelstelle Gr. Bubainen) lagen sie etwas über Mittelwasser und bei der Weichsel schwankten sie um Mittelniedrigwasser. Am ungünstigsten gestalteten sich die Verhältnisse bei der Oder und Elbe, wo fast ausschließlich erheblich unter Mittelniedrigwasser liegende Pegelstände ermittelt wurden. Bei der Weser, Ems und dem Rhein schwankten die Wasserstände zwischen Mittelniedrig- und Mittelwasser. Der Beckeninhalt des Ederstausees nahm von 155 auf 114 Millionen cbm ab. Mit Ausnahme des Pregels liegt das diesmalige Monatsmittel sonst überall unter dem langjährigen Durchschnitt für August. Die größte Abweichung vom Durchschnitt ist am Weichselpegel Kurzebrack zu beobachten.

Dr. Wilh. Friedrich.

Wasserstände im August 1928

Gewässer	Pegelstelle	August 1928 NW	August 1928 MW	August 1928 HW	MW August 96/25*)	Jahresmittel 96/25*) MNW	Jahresmittel 96/25*) MW	Jahresmittel 96/25*) MHW
Memel	Tilsit	107	127	160	152	76	242	610
Pregel	Gr.Bubainen	224	241	254	139	68	194	448
Weichsel	Kurzebrack	25	31	36	145	25	181	526
Oder	Ratibor	70	83	110	165	80	178	601
„	Frankfurt	5	12	17	122	51	160	370
Warthe	Landsberg	—21	—15	—9	5	—36	66	252
Netze	Vordamm	—26	—13	—3	—13	—45	28	140
Elbe	Barby	—4	5	15	98	23	172	454
„	Wittenberge	15	20	28	109	43	187	441
Saale	Trotha U. P.	106	126	142	165	117	210	484
Havel	Spandau U. P.	20	25	30	40	22	74	143
Spree	Kersdorf U.P.	184	193	205	198	178	225	306
Weser	Minden	178	189	215	202	163	264	565
Aller	Westen	180	208	227	225	181	287	480
Ems	Greven	11	51	126	58	—10	168	567
Rhein	Maxau	387	399	408	468	290	429	661
„	Kaub	154	162	167	244	101	236	522
„	Köln	110	118	125	231	76	256	643
Main	Wertheim	89	99	105	115	83	158	422
Mosel	Trier	—14	—2	7	27	—5	101	476

*) Bei Kersdorf 1914/25

RECHTSFRAGEN DER BINNENSCHIFFAHRT

Der Ablauf der Löschzeit und seine Rechtsfolgen nach § 49 und § 51 B. Sch. G. Das Binnenschiffahrtsgesetz kennt der Dauer nach drei Arten von Löschzeiten, die gesetzliche, die vereinbarte und die durch Verordnung der höheren Verwaltungsbehörde festgesetzte; und zwar sieht § 29 die beiden letzteren Arten als die normalen an, die erste nur als subsidiäre, die gelten soll, wenn keines der beiden anderen gilt. In der Praxis ist es anders. In den meisten Fällen gilt die gesetzliche Dauer; von der höheren Verwaltungsbehörde wurden bisher in Preußen Löschzeiten nicht festgesetzt; vereinbarte Lade- und Löschdauer kann nur auf direkter Abmachung zwischen den Beteiligten beruhen. Denn alles alte örtliche Gewohnheitsrecht ist soweit verdrängt, als das Binnenschiffahrtsgesetz Normen aufgestellt hat, und neue Ortsgebräuche, die im Widerspruch zum Gesetz stehen, können sich nicht bilden.

Die nächste Folge der Ueberschreitung der Löschzeit ist der Anspruch des Frachtführers auf Liegegeld (§§ 49, 32, 33 B. Sch. G.) Der Höhe nach kennt das Gesetz wieder drei Arten von Liegegeld: das gesetzliche, das vertragsmäßige und das durch Verordnung der höheren Verwaltungsbehörde festgesetzte. Ortsgebräuche bezüglich der Höhe des Liegegeldes finden aber keine Berücksichtigung (Mittelstein V. § 26). Es gelten hier dieselben Rechtsgrundsätze wie bezüglich der Vorschriften über die Dauer der Löschzeit.

Es besteht kein Zweifel, daß die Höhe des gesetzlichen Liegegeldes, das vor mehr als 30 Jahren bei Schaffung des Gesetzes wohl angemessen war, heute nicht mehr zureicht. Viele Jahre schon wird um die Erhöhung der Sätze gekämpft. Das Liegegeld soll die Generalunkosten des Betriebes auf den Tag umgelegt decken. Schiffsmaterialien, Betriebs- und Brennstoffe, Löhne sind aber um ein Mehrfaches seitdem gestiegen. Die Schiffe sind aber nicht nur größer, sondern ungleich wertvoller gebaut und erfordern eine weit kostspieligere Instandhaltung. Die Eisenbahnverkehrsordnung ist weniger starr als das Binnenschiffahrtsgesetz. Liefer- und Abholungsfristen, Höhe des Standgeldes werden auf besondere Anordnung außerhalb der Verkehrsordnung mittels eines beweglichen Tarifes festgesetzt.

Im Binnenschiffahrts-Verkehr kann nur eine Gesetzesänderung oder die Verordnung der Provinzialbehörde den gesetzlich festgelegten Tarif ändern. Es ist aber möglich, ohne diesen doch offenbar urwaldähnlich verwachsenen Umweg benutzen zu müssen, den Zeitverhältnissen Rechnung zu tragen. Nach § 49 Abs. 2 B. Sch. G. kann ein Zuschlag zum gesetzlichen Liegegelde verlangt werden. Das Liegegeld ist das Minimum des Interesses des Frachtführers an der rechtzeitigen Löschung und ist unabhängig von dem Nachweis eines Verschuldens des Empfängers oder eines Schadens auf seiten des Frachtführers. Es folgt aus den allgemeinen Beweisregeln, daß der höhere Schaden, den der Frachtführer durch Ueberschreiten der Löschfrist erleidet, bewiesen werden muß (vgl. Makower-Loewe zu § 49 B. Sch. G.)

Für die Geltendmachung eines das Liegegeld überschreitenden Schadens ist aber ein Verschulden des Empfängers ebensowenig vorausgesetzt wie für den Anspruch auf Liegegeld. Einen wie hohen Ersatz dieses weitergehenden Schadens der Frachtführer verlangen kann, ist Sache des Einzelfalles. Nachdem aber an der Unzulänglichkeit des gesetzlichen Liegegeldbetrages kein Zweifel besteht, läßt sich auch bestimmen, wie hoch das Liegegeld heute sein müßte, wenn es nach denselben Voraussetzungen errechnet wird, wie einst bei Schaffung des Gesetzes. Hierüber sind Handelskammer-Gutachten ergangen. Ohne Vorliegen besonderer Umstände, die bisweilen einen Schaden in der Höhe des Mehrfachen des gesetzlichen Liegegeldes verursachen, haben Handelskammern (Breslau, Berlin, Stettin) 50—70% als zur Zeit angemessenen Mindestzuschlag erachtet, für dessen Höhe ein Beweis seitens des Frachtführers nicht zu erbringen ist, weil er in den notorisch gestiegenen Selbstkosten der Schiffahrt und somit der Tagesunkosten liegt.

Im Verordnungswege ist nun auf einigen der östlichen deutschen Wasserstraßen (zunächst Ostpreußen) seit dem 1. Juni 1928 ein 50 proz. Zuschlag zu den gesetzlichen Sätzen angeordnet worden. Geplant war diese Aenderung schon Mitte 1927. Die Verzögerung beruht darauf, daß eine Uebereinstimmung zwischen den Preußischen Oberpräsidenten, die gemäß § 133 B. Sch. G. zum Erlaß der Verordnungen zuständig sind, und den beteiligten übrigen deutschen Ländern, wie Mecklenburg, Hamburg, Sachsen usw., erwünscht und herbeizuführen war.

Bei Ueberschreitung der Löschzeit bezw. der vereinbarten Ueberliegezeit steht aber außer dem Liegegeld und dem Schadensersatzanspruch dem Frachtführer noch das weitere Recht des § 51, die „Selbstentlöschung", zu, die eine B e f u g n i s des Frachtführers aber keine V e r p f l i c h t u n g (abweichend von HGB. § 601 Abs. 2) bedeutet. Hierbei ist er aber an eine, in der Praxis „Kündigung" genannte, Erklärung (bei Ladungen ab über 50 Tonnen 3 Werktage) gebunden. Nun ist die Selbstlöschung nicht immer einfach zu bewerkstelligen, sie ist oft für den Frachtführer, der an Sachkenntnis und Gewandtheit regelmäßig dem Seeschiffer nachsteht, auch deshalb untunlich, weil er jedenfalls die Kosten vorzuschießen hat. Deshalb kann der Frachtführer statt der Selbstentlöschung e i n e n „a n g e m e s s e n e n" Z u s c h l a g z u m L i e g e g e l d verlangen, wie die Berliner Handelskammer es in dem in der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" (17/1928, 524) bereits veröffentlichten Gutachten erst vor kurzem wieder bekundet hat:

> „Im Binnenschiffahrtsverkehr kann nach Handelsgebrauch der Frachtführer, der nach Ablauf der Löschzeit oder der vereinbarten Ueberliegezeit innerhalb der im § 51 des Binnenschiffahrtsgesetzes vorgesehenen Frist erklärt, nicht länger warten zu wollen, für die folgende Ueberliegezeit einen angemessenen Zuschlag zu dem gesetzlichen Liegegeld fordern. (C. 8221/28 — XII. A. 9,)

Wie verhält sich nun dieses den § 51 auslegende Gutachten zur Vorschrift des § 49 Abs. 2? Beide Fälle bestehen nebeneinander. Sofort nach Ablauf der Löschzeit, o h n e v o r h e r i g e K ü n d i g u n g, kann der Frachtführer auf Grund des § 49 Abs. 2 den Zuschlag als Schadensersatz verlangen; er hat das gleiche Recht aus dem Gesichtspunkt der Umwandlung seines Selbstentlöschungsanspruchs nach 3-tägiger Kündigungsfrist aus § 51. Im letzten Falle aber bemißt sich die Höhe des Zuschlages nicht nach seinem nachzuweisenden Schaden, sondern unabhängig davon nach dem Interesse d e s E m p f ä n g e r s, dem b e s t i m m t durch die Selbstentlöschung des Frachtführers bedeutende Kosten — Kahnauslade- und Lagerkosten, Spei-

cherausladungskosten — sowie Ladungsverluste entstanden wären. An diesen, dem Empfänger ersparten, Kosten ist die Höhe des vom Frachtführer geforderten Zuschlags zu orientieren.

Rechtsanwalt und Notar Dr. Jony Schneider, Breslau.

Schadenersatzklage gegen die Stettiner Hafenbetriebsgesellschaft. Der Zollsekretär Kl. in Stettin erlitt am 14. November 1924 abends gegen 7 Uhr bei Wahrnehmung seines Dienstes als Außenbeamter des Zollamtes Stettin I im Freibezirk dadurch einen Unfall, daß er eine auf dem Wege zur Zugabfertigungsstelle befindliche Steintreppe, die er benutzen mußte, hinunterstürzte. Er zog sich durch den Sturz eine Verstauchung des rechten Fußes zu, mußte nach seiner Wohnung gefahren werden, konnte erst nach langer Zeit den Dienst wieder aufnehmen, war jedoch zur Versehung des bisherigen Außendienstes nicht mehr imstande und mußte auch in der Folgezeit zu seiner Beförderung noch Fahrzeuge benutzen. Er klagte gegen die Stettiner Hafenbetriebsgesellschaft auf Schadenersatz (Arzt, Arzneien, Fuhrwerksbenutzung, Schmerzensgeld) und Feststellung, daß die Beklagte verpflichtet sei, ihm allen noch weiterhin aus dem Unfall entstehenden Schaden zu ersetzen. Sämtliche Instanzen — Landgericht und Oberlandesgericht Stettin, sowie Reichsgericht — gaben der Klage statt. Aus den Entscheidungsgründen des Reichsgerichts (14. 6. 1928 — VI 507/27) teilen die „Hamb. Nachr." mit, es sei erwiesen, daß die Unfallstelle unzureichend erleuchtet gewesen und der Unfall durch die herrschende Dunkelheit verursacht worden sei. Durch feuchtes Wetter allein habe bei den aus behauenem Granit bestehenden Treppenstufen eine gefährliche Glätte nicht eintreten können. Selbst wenn aber der Kläger wegen der Nässe auf der Treppe ausgerutscht sein sollte, sei dies nur infolge der Dunkelheit möglich gewesen. Für die Folgen des Unfalles habe die Beklagte dem Kläger zu haften, da sie es als Unternehmerin des Freihafenbetriebes, der die Beleuchtung des Freibezirks seit 1923 obliege, unterlassen habe, für die ordnungsgemäße Regelung und für die Sicherheit des Verkehrs zu sorgen. Dazu gehört auch die Beleuchtung und zwar nicht nur für die Dauer der Dienststunden der Beklagten selbst, sondern auch für die sich darüber hinaus erstreckenden Dienststunden, soweit der Zolldienst innerhalb des Freihafenbezirks vorgenommen werden müsse. Wenn das Berufungsgericht dem Kläger vorwerfe, er hätte wegen der ihm bekannten Dunkelheit der Treppe beim Hinabgehen vorsichtig tastend vorwärts gehen müssen, so übersehe es, daß die Entscheidungsgründe des Landgerichtes die Verneinung eines Verschuldens des Klägers im wesentlichen auf das Ergebnis der Beweisaufnahme stützten, die gerade ergeben habe, daß der Kläger sich die Rampe entlang getastet habe, um das Geländer der Treppe zu fassen.

GESCHÄFTLICHE MITTEILUNGEN

Gesellschaft der Freunde und Förderer der Hamburgischen Schiffbau-Versuchsanstalt. Vom 10. bis 12. 9. 1928 fand in Köln und Düsseldorf unter dem Vorsitz des Herrn Generaldirektor Dr. h. c. Franz Ott, Köln, die 7. Hauptversammlung der Gesellschaft statt. Die Tagung wurde eröffnet in der Universität Köln durch eine Begrüßungsansprache des Vorsitzenden, der in seinem Bericht über die Arbeiten der Gesellschaft im vergangenen Jahre ein erfreuliches Wachsen des Mitgliederbestandes feststellen konnte. Dr. Ing. Foerster, Hamburg, begann die Vortragsreihe mit einem Referat über „Die wirtschaftliche und Verkehrsbedeutung der neueren Fortschritte im Bau- und Antrieb der See- und Binnenfahrzeuge". Der Redner besprach sehr ausführlich eine Reihe technischer Einzelheiten, der wichtigsten und neuesten Entwicklungsphasen der Schiffahrtstechnik, so insbesondere Festigkeitsfragen, Verminderung des Stahlgewichts, Verbesserungen der Schiffsform, Gewichtssenkungen durch den Uebergang von der Kohlen- zur Oelfeuerung, Motorfragen, Gewinn an Nutzladeraum u. a. Mit Bezug auf die atlantische Schnellschiffahrt beschränkte sich der Redner auf die Feststellung, daß der Uebergang zur Getriebe-Turbine und zum Wasserrohrkessel größter Dimensionen mit über 20 Atmosphären Druck, sowie die Steigerung der Dampfüberhitzung, zusammengenommen mit der weiteren Entwicklung der Schiffsformen und der Propellerwirkungsgrade, heute eine beträchtlich höhere Geschwindigkeit gestattet, ohne über das frühere Gewicht für Anlage und Brennstoff etwa der „Vaterland" hinauszukommen. Weiterhin behandelte der Vortragende wichtige technische Fragen der Binnenschiffahrt. — Obering. Dr.-Ing. W. Riehm (Augsburg) hielt den zweiten Vortrag über das Thema: „Der schnellaufende Dieselmotor in der See- und Binnenschiffahrt".

Der zweite Tag brachte die Teilnehmer mit Autobussen nach Düsseldorf, wo die Gesellschaft im Rheingold-Saal durch den Oberbürgermeister der Stadt Düsseldorf, Herrn Dr. Lehr, begrüßt wurde. Direktor Dr.-Ing. G. Kaempf (Hamburg) hielt dann einen Vortrag über „Der Einfluß der Hinterschiffsform auf Strömung und Antrieb bei See- und Binnenschiffen". Hierauf sprach Direktor H. Thiele (Köln) über: „Die Entwicklung des Personenschiffes auf dem Rhein".

Der dritte Tag versammelte die Teilnehmer in der Motorenfabrik Deutz A.-G., die unter fachkundiger Führung besichtigt wurde. Hierbei hielt Dipl.-Ing. Franz Schultz (Köln-Deutz) einen Vortrag über: „Neuerungen in Fertigung und Konstruktion von Verbrennungsmotoren".

*

Bei der besonderen Bedeutung, die den Veranstaltungen der Hamburgischen Schiffbauversuchsanstalt sowie der „Gesellschaft der Freunde" beizumessen ist, vom Standpunkt der Wissenschaft wie vom Standpunkt der Praxis aus, werden wir auf die Vorträge und Ergebnisse der Köln-Düsseldorfer Tagung in der nächsten Nummer unserer „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" noch näher zurückkommen.

Nordostschweizerischer Verband für Schiffahrt Rhein—Bodensee, St. Gallen. Am 8. 9. 1928 fand in Winterthur unter dem Vorsitz des Herrn Präsidenten Dr. A. Hautle die diesjährige Hauptversammlung des Verbandes statt. Einleitend begrüßte Dr. Krucker die anwesenden Vertreter der verschiedenen Regierungen, anderer Verbände und der Presse. Der Präsident erstattete einen kurzen Bericht über den Stand der Rheinregulierung vom Bodensee bis Basel und stellte zusammenfassend fest, daß an der 20. Generalversammlung die Abklärung über die Regulierungsfrage jeder Stufe des in Frage kommenden Rheinlaufes als ein Fortschritt gebucht werden muß. Dr. Hautle verlas sodann die im Zentralausschuß gefaßte Resolution an den Bundesrat, die feststellt, daß die Rheinregulierungsfrage durch die oberste Bundesbehörde der Schweiz einen Stillstand erfahren habe und daß eine Beschleunigung dieser Angelegenheit

gerade jetzt dringend geboten sei. Nationalrat Miescher, Basel, beleuchtete in einem klaren Referat kurz die Entwicklung des Problems und kam zum Schluß, die Annahme der Resolution sehr zu empfehlen. Zum gleichen Resultat gelangten auch die Herren Konsul Steiger, Züst (St. Gallen) und Stadtrat Meier (Schaffhausen), während Nationalrat Dr. Mächler eher Gewicht auf ein Gutachten legte. Die Resolution wurde einstimmig gutgeheißen.

Im darauffolgenden Vortrag „Der Dieselmotor im Dienste der schweizerischen Fluß- und Binnenschiffahrt" gab Ing. Cornaz der Firma Gebrüder Sulzer ein klares und umfassendes Bild der Bedeutung dieser neueren Verbrennungskraftmaschine für die Schiffahrt. Eingangs verglich der Referent den Dampf- mit dem Oelbetrieb, er erwähnte Vor- und Nachteile. Während der Dampfbetrieb eine größere Anpassungsfähigkeit besitzt und sich besonders zum Antrieb von Hilfsmaschinen eignet, zeichnet sich der Dieselmotor durch Einfachheit und Sparsamkeit aus. Der Dieselmotor hat daher begonnen, die Dampfmaschine im Schiffsbau immer mehr zu verdrängen, sowohl auf dem Meer als auch in den Binnengewässern. Ing. Cornaz zählte die wichtigsten Typen für Fluß- und Seeschiffahrt und deren charakteristische Merkmale auf, wobei er namentlich die in der Firma Sulzer konstruierten Motoren berücksichtigte. Eine stattliche Anzahl hat ihre Brauchbarkeit schon seit mehreren Jahren bewiesen. Es ist eine große Genugtuung für die Winterthurer Maschinenindustrie und speziell für die Firma Sulzer als Unternehmen des Binnenlandes, mit etwa 30% an der Schiffs-Dieselmotorproduktion der gesamten Welt zu partizipieren. Der Vortrag endete mit einer Serie anschaulicher Lichtbilder, die zum Verständnis wesentlich beitrugen.

PERSÖNLICHES

Das langjährige verdienstvolle Mitglied des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt, Geh. Oberbaurat Adolf Brandt, Berlin-Steglitz, vollendete am 20. September 1928 das 75. Lebensjahr. Als Mitglied der Prüfungskommission der Schlichting-Stiftung hat Geheimrat Brandt seine ausgezeichnete Kraft wiederholt in den Dienst der Verbandsarbeit der deutschen Binnenschiffahrt gestellt. Den Lesern der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" ist der Jubilar als langjähriger Mitarbeiter bekannt.

*

Der Ministerialdirektor a. D. Dr. Ing. e. h. Ernst Ottmann in Berlin vollendete am 11. September sein 70. Lebensjahr. Er war als Nachfolger Symphers von 1921 bis Ende 1923 der erste Ministerialdirektor der Wasserstraßenabteilung im Reichsverkehrsministerium, nachdem er in der preußischen Wasserbauverwaltung alle Stufen der Beamtenlaufbahn mit vollem Erfolge durchlaufen und jederzeit außergewöhnliche Tatkraft bewiesen hatte. Seine zahlreichen Mitarbeiter beim Ausbau des Ruhrorter Hafens und beim Bau des Ems—Weser-Kanals werden sich in dankbarer Verehrung ihres alten Führers erinnern. Ueber die Reichsgrenzen hinaus ist Ottmann durch sein Eintreten für die Weiterentwicklung der deutschen Schiffahrtstraßen weiten Kreisen des Wirtschaftslebens bekannt geworden.

*

Oberbaurat Neufeldt, Lübeck, Mitglied des Zentralausschusses der Hansa-Kanalvereine, ist vom Senat der Freien und Hansestadt Lübeck zum Baudirektor der Wasserbauabteilung ernannt worden.

*

Geheimrat Prof. Dr. Duisberg, der Aufsichtsratsvorsitzende der I. G. Farbenindustrie-A.-G. und persönliches Mitglied des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V., ist zum Ehrensenator der Universität Rostock gewählt worden.

*

Am 25. 9. 1928 beging Herr Generaldirektor Dr. Paul Silverberg, Köln, der Vorsitzende des Aufsichtsrates der Rheinischen A. G. für Braunkohlenbergbau und Brikettfabrikation, sein 25jähriges Jubiläum als Leiter dieser Gesellschaft. Aus diesem Anlaß verdient die Führerpersönlichkeit Silverbergs, die auf allen Gebieten wirtschaftlicher Tätigkeit in die Erscheinung tritt, auch in der Zeitschrift des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt, der den Jubilar mit Stolz zu seinen Mitgliedern zählt, dankbare und anerkennende Erwähnung. Als Präsidialmitglied des Reichsverbandes der Deutschen Industrie, als Mitglied des Reichswasserstraßen- und Reichseisenbahnrates, als Vorsitzender der Sektion Eisenbahntransporte der Internationalen Handelskammer steht der Jubilar in engster Fühlungnahme mit den Tagesfragen der deutschen Verkehrspolitik. Mit besonderer Anerkennung soll an dieser Stelle der führenden Beteiligung Silverbergs an den Arbeiten des sogenannten 27er Ausschusses gedacht werden. Bietet doch seine Persönlichkeit die Gewähr dafür, daß die Arbeiten des von ihm geleiteten Unterausschusses I eine unparteiische, sachliche Lösung des Fragenkomplexes herbeiführen werden, wie das optimale Ausmaß in der Beschäftigung der bestehenden Verkehrseinrichtungen erreicht werden kann. — Ad multos annos!

*

Der stellv. Vorsitzende des Reichsverbandes der Deutschen Industrie, Herr Abr. Frowein, Elberfeld, vollendete am 19. September 1928 sein 50. Lebensjahr. Herr Frowein hat sich neben dem verstorbenen Herrn Dr. Sorge um die Begründung des Reichsverbandes besondere Verdienste erworben. Er ist seit Jahren Vorsitzender der Kartellstelle des Reichsverbandes und gilt als einer der gründlichsten und einflußreichsten Kenner des Kartellwesens. Er gehört dem Präsidium der Deutschen Gruppe der Internationalen Handelskammer an.

*

Das geschäftsführende Präsidialmitglied des Reichsverbandes der Deutschen Industrie, Geh. Regierungsrat Kastl, vollendete am 17. September 1928 sein 50. Lebensjahr. Aus der Verwaltungslaufbahn hervorgegangen, wurde Kastl 1906 in die Kolonialabteilung des Auswärtigen Amtes berufen. 1907 ging er nach Deutsch-Südwestafrika, wurde dort Bezirksrichter und rückte die Beamtenkarriere erfolgreich auf, bis er im Kriegsjahr 1915 deutscher Kommissar und stellvertretender Gouverneur des Gouvernements Windhuk wurde. 1920 kehrte er nach Deutschland zurück, wurde verantwortlicher Leiter der Reparationsabteilung des Reichsfinanzministeriums und kam auf diesem Posten in enge Verbindung mit den führenden industriellen Krei-

sen Deutschlands, die ihn 1925 in das Präsidium ihrer Spitzenorganisation, des Reichsverbandes der Deutschen Industrie, beriefen. Von dieser Warte aus hat seine Stimme heute ein großes Gewicht in der deutschen Wirtschaft.

*

Der Geschäftsführer des Vereins für die bergbaulichen Interessen in Essen, Herr Bergassessor Dr. Ing. e. h. von und zu Löwenstein, konnte am 1. Oktober 1928 das Jubiläum seiner 25jährigen Tätigkeit beim Verein feiern. Die hervorragende organisatorische Begabung und unermüdliche Schaffenskraft des Jubilars traten besonders in den schwierigen Zeiten der Nachkriegswirren und des Franzoseneinbruches zutage.

*

Der Vorsitzende des Aachen-Rhein-Kanalvereins, Oberbürgermeister Farwick, M. d. L., hat sein Amt als Oberbürgermeister der Stadt Aachen niedergelegt. In der Stadtverordnetenversammlung vom 28. 9. 1928 wurde aus diesem Anlaß in ihrenden Worten seiner Verdienste um die Entwicklung der Stadtgemeinde Aachen gedacht. Oberbürgermeister Farwick ist nicht ausgeschieden, um sich zur Ruhe zu setzen, er wird vielmehr weiterhin in den wichtigen Stellen, in die ihn das Vertrauen des Aachener Bezirks berufen hat, für die Interessen der Stadt arbeiten, als Abgeordneter des Preußischen Landtages und als Vorsitzender des Kanalvereins.

*

Oberbürgermeister Dr. Lembke, der den Teilnehmern des Deutschen Binnenschiffahrtstages 1927 wohlbekannte rührige Leiter der Stadtgemeinde Mülheim/Ruhr, ist am 30. 9. 1928 infolge Erreichung der Altersgrenze in den Ruhestand getreten. Die dankbare Stadt, die unter seiner Leitung nicht nur Großstadt, sondern auch wieder Schiffahrtsstadt geworden ist, ernannte den scheidenden Oberbürgermeister zu ihrem Ehrenbürger.

*

Der Gründungsvorsitzende der Vereinigung der Bayerischen Arbeitgeberverbände, Geh. Baurat Prof. Dr. Friedrich Zickermann, eine führende Persönlichkeit der bayerischen Wirtschaft, feierte am 19. September 1928 seinen 70. Geburtstag.

*

Polizeipräsident Karl Zörgiebel, der, aus der Gewerkschaftsbewegung hervorgegangen, seit Herbst 1926 an der Spitze der Berliner Polizeiverwaltung steht und damit als Chef der Verwaltung der Berliner Wasserstraßen fungiert, konnte am 30. 9. 1928 seinen 50. Geburtstag begehen. Polizeipräsident Zörgiebel hat es verstanden, sich auch bei seinen politischen Gegnern Achtung und persönliche Sympathien zu verschaffen.

*

Die Administration der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Wien, hat den Direktor Géza v. Dormandy mit der Führung der Agenden des Repräsentanten für Ungarn, des Verkehrsdirektors in Budapest und des Betriebsdirektors der Eisenbahn Mohacs—Pécs betraut.

*

Der Vorstand des Neubauamtes Kanalabstieg in Magdeburg, Regierungsbaurat Vollmer, wurde als Vorstand des Staubeckenamtes nach Ottmachau berufen.

In dem vor kurzem in Berlin verstorbenen Prokuristen der Schlesischen Dampfer-Compagnie— Berliner Lloyd A. G., Herrn Ernst Breslauer, Berlin, verliert der Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt eines seiner ältesten und eifrigsten Mitglieder. Schon in jungen Jahren brachte Ernst Breslauer neben seiner engeren Berufsarbeit den großen Fragen der deutschen Verkehrspolitik lebhafte Anteilnahme entgegen. Es gab wohl keine Berliner Veranstaltung des Zentral-Vereins, an der er nicht persönlich teilgenommen hätte. Besonders nahe stand der Verstorbene der Verbandsarbeit für die märkischen Wasserstraßen, für die er mit Recht als Autorität galt. Der Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt und die Schiffahrt der märkischen Wasserstraßen wird dem Verstorbenen ein dauerndes dankbares Gedenken bewahren.

*

Am 10. 7. 1928 verschied unerwartet der verdienstvolle Vorstand des Staubeckenamtes Ottmachau, Regierungsbaurat Albert Struckmann. Geboren am 24. März 1884 in Bodenstedt bei Braunschweig, studierte Struckmann an der Technischen Hochschule Braunschweig, wo er Dezember 1907 die Diplomprüfung bestand. Als Regierungsbauführer war er im Bereiche der Weserstrombauverwaltung tätig, wo er besonders beim Schleusenbau in Dörverden reiche Erfahrungen sammeln konnte. Nach Ablegung der Staatsprüfung Dezember 1913 zum Regierungsbaumeister ernannt, war er bis zum Kriegsausbruch bei der Bauleitung der 2. Schleuse Münster tätig. Nach der Rückkehr aus dem Felde wurde ihm der Bau der 3. Schleuse Münster übertragen, nach deren Fertigstellung er am 1. April 1926 zum Vorstand des Staubeckenbauamtes Ottmachau ernannt wurde. Ihm war damit die Bauausführung eines sehr bedeutenden, für die schlesische Wasserwirtschaft besonders wichtigen Unternehmens anvertraut. Er hat seine volle Arbeitskraft in den Dienst dieser Aufgabe gestellt und den Bau grundlegend gefördert. Ein jäher Tod machte leider schon in den ersten Baujahren seinem erfolgreichen Schaffen ein Ende.

*

Die Mannheimer Schiffermission und das mit ihr eng verbundene Schiffer-Kinderheim hat durch den am 10. Mai 1928 erfolgten Tod seines Gründers und Vorsitzenden, des Kirchenrats Achtnich, einen schweren Verlust erlitten.

*

Am 9. 9. 1928 verschied Herr Dr. Ing. e. h. Dr. rer. pol. h. c. Kurt Sorge, Ehrenmitglied des Reichsverbandes der Deutschen Industrie und der Vereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände. Mit ihm ist ein bedeutender Führer der deutschen Industrie nach einem langen und erfolgreichen Leben dahingegangen, der bis zuletzt mit festem Vertrauen in die Zukunft der deutschen Wirtschaft und unseres deutschen Vaterlandes auf allen den verantwortungsreichen Posten, auf die ihn das Leben gestellt hatte, seine reichen Erfahrungen, seine Energie und seine Arbeitskraft einsetzte.

*

Am 24. August 1928 verstarb in München der Geh. Hofrat Adolf Pöhlmann im 68. Lebensjahre. Die reichen Gaben und die Tatkraft des Verstorbenen kamen neben der von ihm betreuten Bayerischen Vereinsbank noch einer großen Anzahl erster Industrieunternehmungen zugute. Geheimrat Pöhlmann war u. a. stellv. Vorsitzender der Rhein-Main-Donau A. G., München, und Aufsichtsratsmitglied des Bayerischen Lloyd, Regensburg.

FIRMENNACHRICHTEN

Mindener Schleppschiffahrts-A.-G., Minden. Die Gesellschaft hat mit der Motorisierung ihrer aus 135 Fahrzeugen bestehenden Flotte begonnen. Bei der Weserwerft in Minden sind zwei Motorkähne und bei der Meidericher Schiffswerft und bei der Schiffswerft Uebigau in Dresden verschiedene Motorschlepper in Auftrag gegeben worden. Die Fahrzeuge werden die erste Fahrt Ende Oktober bezw. Anfang November machen können.

Westfälische Transport A. G., Dortmund. Der in der GV. am 22. 9. 1928 vorgelegte Abschluß für 1927 ergibt nach Abschreibungen von 371 677 (427 256) RM. einen Reingewinn von 339 189 (305 175) RM. bei Betriebseinnahmen von 3.9 (3,69) Mill. Reichsmark und Betriebsausgaben von 3.25 (2.95) Millionen RM. Die Generalversammlung genehmigte den Abschluß, sowie die von der Verwaltung vorgeschlagene Verteilung einer Dividende von 5% (i. V. 6) auf das gegen das Vorjahr um 2 auf 6 Mill. Reichsmark erhöhte Aktienkapital. Auf neue Rechnung werden 39 189 (36 286) RM. vorgetragen. Die ausscheidenden Aufsichtsratsmitglieder wurden wieder gewählt. Generaldirektor Fickler von Harpen wurde neu hinzugewählt. Im Geschäftsbericht führte die Verwaltung aus: Die Binnenschiffahrt im Gebiet der Gesellschaft habe aus der Steigerung der Transportmengen im verflossenen Geschäftsjahr keinen Nutzen ziehen können, weil die Lohnbewegung die westdeutsche Binnenschiffahrt besonders scharf betroffen habe. Infolge des Streiks in der Binnenschiffahrt habe die Kanalflotte der Gesellschaft vom November v. J. bis Anfang April d. J. stillgelegen. Das Aufgeld aus der im vergangenen Jahr durchgeführten Kapitalserhöhung ist nach Abzug der Steuern und Unkosten mit 483 679 RM. dem gesetzlichen Reservefonds zugeführt worden, der dadurch auf 617 319 Reichsmark angewachsen ist. Die Aussichten für das laufende Jahr werden als nicht günstig bezeichnet. In der Bilanz hat sich das Beteiligungskonto von 2,36 Mill. RM. auf 3,56 Mill. RM. erhöht, Außenstände stiegen von 2.9 auf 4,55 Mill. RM., der Posten Gläubiger ist mit 3,6 Mill. RM. gegenüber dem Vorjahr 3,5 Mill. RM. kaum verändert.

Münsterische Schiffahrts- und Lagerhaus AG., Dortmund. Die GV. der Ende 1926 aus der Gruppe der Rhein See-Schiffahrts AG., Köln, in den Kreis der dem Rhein.-Westf. Kohlensyndikat nahestehenden Westfälischen Transport AG. getretenen Gesellschaft ergibt bei Betriebseinnahmen von 729 088 RM. und Betriebsausgaben von 702 436 RM. einen Reingewinn von 4950 RM., der vorgetragen wird (i. V. Verlustvortrag von 21 702 RM.). Neu in den Aufsichtsrat gewählt wurde Reg.-Rat Skalweit.

Münsterische Schiffahrts- und Lagerhaus-Aktiengesellschaft. Die o. G. V. der Gesellschaft fand am 21. September 1928, nachmittags 12½ Uhr, in Dortmund statt.

Schlesische Dampfer-Comp. — Berliner Lloyd AG., Hamburg. Die ao. GV. beschloß die Erhöhung des Kapitals um 1.2 Mill. Reichsmark auf 7 340 000 RM. Die neuen ab 1. Januar 1929 gewinnberechtigten Aktien werden von einem Konsortium unter Führung von M. M. Warburg u. Co., Hamburg, und der Reichskredit AG., Berlin, zu 106% übernommen und den alten Aktionären zu 108% so angeboten, daß auf je 1500 RM. alte Aktien eine neue zu 300 RM. bezogen werden kann. Die Verwaltung teilt mit: „Durch die im vorigen Jahr in Angriff genommenen Umbauten unserer Hafeneinrichtungen in Kosel-Oderhafen, Breslau, Pöpelwitz, Maltsch, Tschichertzig und Havelberg wird das neue Kapital zur Abdeckung der Bauschulden benutzt. Besondere Neubauten und Ankäufe sind nicht beabsichtigt. Das Betriebsjahr hat durch die in den letzten Monaten eingetretene Niedrigwasserkatastrophe das Geschäftsergebnis beeinflußt. Es ist zu hoffen, daß durch das langsame Ansteigen des Wassers der Betrieb demnächst wieder voll aufgenommen werden kann. Ueber das Ergebnis des Jahres läßt sich keine Voraussage machen."

Oberschlesische Schiffahrts-Aktiengesellschaft, Breslau. Die als Liquidations-Eröffnungsbilanz in der a. o. G. V. der Gesellschaft am 18. 8. 1928 genehmigte Bilanz per 18. 8. 1928 schließt mit 166 972.39 RM. ab. Die Gewinn- und Verlustrechnung weist für das Jahr 1928 bis 18. 8. 1928 einen Verlust von 31 857,50 RM. aus. Die Talfrachten erbrachten 13 467.24 RM., dagegen erforderten Handelsunkosten 36 442,57 RM., Zinsen 3991 RM., Steuern 3764,30 RM. und der Kahnbetrieb 1126.87 RM. Herr Direktor Georg Broßmann hat sein Amt im Aufsichtsrat der Gesellschaft niedergelegt.

Oderstrom-Transportgenossenschaft selbstfahrender Schiffer e. G. m. b. H. zu Maltsch a. Oder. Das Statut ist am 28. August 1928 festgestellt. Gegenstand des Unternehmens ist die Ausführung und Uebernahme von Transporten und Frachtgeschäften jeglicher Art auf der Oder.

Kühne & Nagel, Spedition, Berlin-Plötzensee, Westhafen. Die Gesamtprokura Adolf Ernst ist erloschen.

Internationale Gesellschaft für Transport und Verkehrswesen vorm. S. & W. Hoffmann m. b. H., Zweigniederlassung Regensburg. Die Gesellschaftsversammlung hat die Erhöhung des Stammkapitals um 10 000 RM. auf 20 000 RM. beschlossen. Das Stammkapital beträgt nunmehr 20 000 RM.

„Derutra" Deutsch-Russische Lager- und Transportgesellschaft m. b. H., Zweigniederlassung Berlin. Durch Beschluß vom 30. März 1928 ist das Stammkapital um 1 Million RM. auf 1 150 000 RM. erhöht und der Gesellschaftsvertrag entsprechend geändert.

Die **Uebigau Aktiengesellschaft, Schiffswerft, Maschinen- und Kesselfabrik, Dresden-N.,** bringt neuartige Winden D. R. P. und D. R. G. M. heraus, die sich einerseits dadurch auszeichnen, daß sie in maschineller Hinsicht besonders gut hergestellt sind und welche andererseits verschiedene Neuerungen an den wichtigsten Teilen aufweisen. Die Neuerungen beziehen sich in der Hauptsache auf die ganz besonders einfach und sicher wirkende Ausbildung der Bremse und auf die Einkupplungsvorrichtung, die in äußerst geschickter Weise und leicht bedienbar ausgeführt wird. / Die Uebigau Aktiengesellschaft stellt diese Winden vornehmlich für Schiffszwecke her und führt dieselben entweder als Handwinden oder als motorisch angetriebene Winden aus. Die Winden können aber auch so ausgebildet werden, daß sie für alle anderen Zwecke Verwendung finden können. / Der heutigen Gesamtauflage liegt ein Prospekt der Uebigau Aktiengesellschaft bei, aus welchem hervorgeht, daß die Firma auf Anfragen mit Auskünften und Angeboten jederzeit unverbindlich zur Verfügung steht.

Die Hansa-Lloyd-Werke A.-G., Bremen, legen dieser Nummer einen Prospekt über „Elektro-Karren mit Luftreifen" bei. Wir empfehlen die interessanten Ausführungen dieses Prospektes der besonderen Aufmerksamkeit unserer Leser. Die Elektro-Karren der Hansa-Lloyd-Werke, Bremen, die mit Elastic- oder Riesenluftreifen versehen sind, haben nicht nur eine höhere Lebensdauer, sondern auch eine größere Leistungsfähigkeit als andere und sind dadurch preiswerter. Die Vorzüge des Hansa-Lloyd-Elektro-Karren sind sehr hohe Nutzlast bis zu 2 t, besondere große Ladefläche, starke, zweckentsprechende Bauart, überlastungsfähiger Motor, übersichtliche Anordnung der elektrischen Schaltung, schonende gute Federung, gute Wendigkeit, sicherer Führerstand und leichte Bedienung der Steuerhebel.

Bezugsquellen-Nachweis

Ein Branchenregister von Lieferfirmen und Unternehmungen für Hafen-, Kanal- und Schiffbau, Werften, Wasserbau und Binnenschiffahrt einschließlich Gütertransport und Eilfrachtverkehr

1928 Nr. 20 2. Oktoberheft

Zeitschrift für Binnenschiffahrt

Herausgeber: Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt e. V. Berlin NW 87 Klopstockstr. 42

Fernsprech-Anschluss: Amt Hansa Nr. 2744, Nr. 2745 und Nr. 2755 • Telegramm-Adresse: Binnenfahrt, Berlin

60. JAHRGANG DER MITTEILUNGEN DES ZENTRALVEREINS

Vorstand: Generaldirektor Dr. h. c. Ott, Köln / Geh. Baurat Prof. Dr. ing. h. c. de Thierry, Berlin
Hauptgeschäftsführer: Syndikus E. Schreiber, Berlin NW 87, Klopstockstr. 42

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" erscheint zweimal monatl. u. ist Organ nachstehender Vereinigungen

Brandenburgischer Oder-Verein, Frankfurt a. O. / Bremer Kanal-Verein, Bremen / Deutsch-Oesterreich-Ungarisch-Schweizerischer Verband für Binnenschiffahrt / Elbe-Ostsee-Kanal A.-G. Wismar Hamburger Verein für Flußschiffahrt / Hansa-Kanal-Verein, Bremen / Intern. Vereinigung z. Förderung des Rheines bis zum Bodensee / Kanalverein Berlin-Leipzig / Küstenkanal-Verein Oldenburg Nordschweiz. Verband f. Schiffahrt Rhein-Bodensee / Pommerscher Binnenschiffahrtsverein / Schlesischer Oderverein / Südostpreuß Kanalverein e. V. / Südwestdeutscher Kanalverein f. Rhein-Donau Neckar / Verband für Kanalisierung der Mosel u. Saar / Verband zur Wahrung der märk. Schiffahrtsinteressen e. V. / Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr e. V. / Werra-Kanalverein zur Verbindung der Weser mit Main und Donau / Weser-Bund e. V.

Schriftleitung:
Berlin NW 87, Klopstockstraße Nr. 42
Fernruf Hansa Nr. 2744-45-55, Tel.-Adr.: Binnenfahrt



Die in der Z. f. B. zur Veröffentlichung gelangenden Aufsätze gehen in das Eigentum des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V. über. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Herausgeber keine Verantwortung. Beantwortung von Anfragen und Rücksendung von Manuskripten erfolgt nur, wenn Rückporto beigefügt ist. Nachdruck einzelner Artikel ist nur mit Erlaubnis der Schriftleitung und unter Quellenangabe gestattet. **Bezugspreis** monatlich 2 Mark, nach dem Ausland monatlich 3 Mark Einzelhefte kosten 1,25 M. **Anzeigen.** Die 4 gespalt. Millimeterzeile 20 Pfg. Bei Wiederholungen Rabatt laut Tarif. Etwaiger Erscheinungsausfall infolge höherer Gewalt oder Streiks berechtigt nicht zur Rückforderung des Bezugsgelder

Verlag:
Mammut-Verlag G. m. b. H.
Berlin S 14, Wallstr. 56, Fernruf F. 7 Jannowitz Nr. 4570

Deutscher Binnenschiffahrtstag 1928

Der Deutsche Binnenschiffahrtstag 1928, der unter zahlreicher Beteiligung aus allen Teilen Deutschlands vom 30. 8.—2. 9. 1928 in Königsberg i. Pr. stattfand und über dessen Verlauf bereits kurz in der Nr. 18-19 der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" berichtet wurde, nahm seinen Anfang mit einer Sitzung des Verwaltungsrates des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V., in der unter dem Vorsitz des Herrn Generaldirektor Dr. h. c. Fr. Ott, Köln, neben der Vorbereitung der Tagung eine Reihe interner Vereins-Angelegenheiten erledigt wurden.

Die satzungsgemäße Mitgliederversammlung des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt begann am Freitag, den 31. 8. 1928, vormittags 9 Uhr.

Als erster Punkt der Tagesordnung wurde die Verlesung des Kassenberichts vorweggenommen. Der Vorsitzende, Generaldirektor Dr. h. c. Fr. Ott, verwies auf die Notwendigkeit einer verstärkten Förderung der Propaganda des deutschen Wasserstraßengedankens. Der Verwaltungsrat des Zentral-Vereins habe bereits die Frage diskutiert, wie aus den satzungsgemäßen Beiträgen die Mittel für diese verstärkte Propaganda aufgebracht werden können. Eine Erhöhung der Beitragssätze sei ebenfalls erörtert, aber im Hinblick auf die dagegen sprechenden Bedenken noch nicht abschließend behandelt worden.

Der Kassenbericht wurde sodann zur Diskussion gestellt und genehmigt. Einstimmig wurde die Entlastung des Vorstandes und der Geschäftsführung ausgesprochen.

Als zweiter Punkt der Tagesordnung wurden die nach den Satzungen erforderlichen Neu- und Ersatzwahlen zur Debatte gestellt. Der Vorsitzende trug die Anregung des Verwaltungsrates vor, die Ersatzwahl für den am 27. 4. 1928 verstorbenen 2. stellv. Vorsitzenden des Zentral-Vereins, des Herrn Staatsrat Dr. von Graßmann, München, bis zum Ablauf der laufenden Wahlperiode (1929) zurückzustellen. Gegen diese Anregung erhob sich kein Widerspruch.

Für die aus dem Verwaltungsrat des Zentral-Vereins ausgeschiedenen Herren Syndikus Paul Boltze, Stettin, Senator F. W. Meyer, Hameln († 2. 11. 1927) und Direktor Johannes Kins, Berlin, wurden auf Vorschlag des Verwaltungsrates einstimmig als Mitglieder des Verwaltungsrates neu gewählt die Herren Unterstaats-

sekretär a. D. Toepffer, Stettin, Dr. phil. W. Metterhausen, Erster Syndikus der Industrie- und Handelskammer Kassel und Reichsminister a. D. Dr. Ing. h. c. Gothein, Berlin.

Auf Vorschlag des Vorstandes und Verwaltungsrates wurden ferner neu in den Verwaltungsrat gewählt die Herren: Oberbürgermeister a. D. Dr. O. Most, Erster Syndikus der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel, Duisburg-Ruhrort, Direktor H. Schlüter, Minden, Syndikus Dr. Flügel, Bremen, Dr. phil. Dr. h. c. Freymark, Erster Syndikus der Industrie- und Handelskammer Breslau, Direktor Franz Rek, Dresden.

Die Wiederwahl der satzungsgemäß ausscheidenden Herren: Beigeordneter Armbrüster, Saarbrücken, Geheimer Rat Dr. von Donle, Generaldirektor, Regensburg, Schiffahrtsdirektor i. R. und Handelsgerichtsrat Fr. Engel, Magdeburg, Oberstleutnant a. D. Direktor Graetz, Breslau, Schiffahrtsdirektor i. R. Heesch, Blankenese, Generaldirektor Jaeger, Mannheim, Oberbürgermeister Dr. Jarres, Reichsminister a. D., Duisburg, Dr. phil. h. c. Max Kahle, Geheimer Kommerzienrat, Würzburg, Dr. Karst, Syndikus der Handelskammer Dresden, Dresden, Rechtsanwalt Lindeck, M. d. Rwr., Mannheim, Oberbürgermeister Dr. Hermann Luppe, Nürnberg, Gerichtsassessor a. D. Michelau, Syndikus des Norddeutschen Lloyd, Bremen, wurde gemäß dem Vorschlag des Verwaltungsrates ebenfalls einstimmig angenommen.

Aus dem Großen Ausschuß schieden satzungsgemäß aus die Herren: Geh. Baurat Bassel, Berlin, Reg. u. Baurat Ulrich von Both, Berlin, Reg. u. Baurat Faehndrich, Stettin, Kommerzienrat Dr. Ing. Karl Flohr, Berlin, Geh. Regierungsrat Grantz, Prof. a. d. Techn. Hochschule zu Charlottenburg, Berlin, Fabrikant Dr. F. Hauff, Stuttgart, Universitätsprofessor Dr. W. Lotz, München, Georg Scharrer, Duisburg, Geh. Oberbaurat Dr. h. c. Rudolf Schmick, München, Geh. Oberreg.-Rat Egon Schümann, Berlin-Südende, Dr. Fritz Tetens, Charlottenburg.

Die Wiederwahl dieser Herren wurde einstimmig ausgesprochen. Sämtliche Wahlen fanden durch Zuruf ihre Erledigung.

Der umfangreiche Geschäftsbericht des Zentral-Vereins, erstattet von dem Hauptgeschäftsführer des Zentral-Vereins, Herrn Syndikus Schreiber, wurde bereits in der letzten Nummer der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt“ veröffentlicht.

Im Anschluß an den Vortrag des Berichtes wurde von Herrn Professor Heiser, Dresden angeregt, der Geschäftsbericht des Zentral-Vereins möge in Zukunft bereits vor der Tagung den Mitgliedern im Druck zugehen, um so eine Diskussion des Berichtes zu erleichtern.

Zum letzten Punkt der Tagesordnung — „Verschiedenes“ — überbrachte Herr Beigeordneter Bartsch, Mannheim, die Einladung seiner Stadtverwaltung auf Abhaltung der nächstjährigen Tagung des Zentral-Vereins in Mannheim. Der Vorsitzende verwies darauf, daß im Jahre 1929 der Zentral-Verein sein 60jähriges Bestehen feiere und aus diesem Grunde seine Jahresversammlung wohl in Berlin abhalten werde. Mannheim solle aber bei der nächsten auswärtigen Tagung des Zentral-Vereins in erster Linie berücksichtigt werden.

Die geschäftliche Mitgliederversammlung des Zentral-Vereins wurde um 10,15 Uhr vormittags geschlossen.

*

Im Großen Saal des Tiergarten-Gesellschaftshauses in Königsberg/Pr. wurde sodann der öffentliche Teil des Deutschen Binnenschiffahrtstages 1928 eröffnet, an dem außer den Mitgliedern des Zentral-Vereins eine große Anzahl von Ehrengästen teilnahmen. Generaldirektor Dr. h. c. Fr. Ott, Köln, der 1. Vorsitzende des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt, hieß die Teilnehmer der Tagung mit herzlichen Worten willkommen. Er begrüßte vor allem die Vertreter des Magistrats der Stadt Königsberg/Pr., die Delegierten der Reichs- und Staatsbehörden, an ihrer Spitze Herrn Ministerialdirektor Dr. Ing. h. c. Gährs, Berlin, den Vertreter der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Hern Geheimrat van Riesen. Besonders herzliche Worte der Begrüßung widmete er Herrn Reichsverkehrsminister a. D. Dr. jur. Dr. Ing. h. c. Krohne, Berlin. Offizielle Vertreter hatten ferner entsandt die Spitzenverbände der Wirtschaft, des Reiches und der Länder, der Reichsverband der Deutschen Industrie und der Deutsche Industrie- und Handelstag, ferner eine große Anzahl von technisch-wissenschaftlichen Vereinen.

Der Vorsitzende gedachte sodann in bewegten Worten der seit der letzten Mitgliederversammlung des Zentral-Vereins durch Tod ausgeschiedenen Mitglieder. Durch das Ableben des Herrn Staatsrat Dr. von Graßmann, München († 27. 4. 1928) habe der Zentral-Verein einen unersetzlichen Verlust erlitten. In den vier Jahren, die er als 2. stellv. Vorsitzender mit an der Spitze des Zentral-Vereins stand, habe sich Herr Staatsrat von Graßmann bleibende Verdienste um die gesamte deutsche Binnenschiffahrt erworben, in deren Geschichte sein Andenken nie erlöschen werde. Besondere Würdigung fanden sodann die hervorragenden Verdienste des am 2. 11. 1927 verstorbenen Korrespondierenden Mitgliedes des Zentral-Vereins, des Herrn Senator F. W. Meyer, Hameln. Weiter sind seit der letzten Mitgliederversammlung des Zentral-Vereins verstorben die Herren: Major d. L. a. D. Hermann Albers, Berlin († 28. 10. 1927), Kommerzienrat Ephraim, Dr. Alfred Gildemeister, Bremen († 21. 4. 1928), Dr. Gurnik, Charlottenburg († 13. 10. 1927), Oberbaurat Prof. Dr. Ing. e. h. Hans Detlef Krey, Berlin († 15. 7. 28), Kommerzienrat Magirus, Ulm

(† 8. 3. 1928), Dr. Neumann, Lübeck († 7. 4. 1928), Direktor Wilhelm Preuß, Stettin († 11. 1. 1928), Direktor Albert Röschlein, Nürnberg († 20. 4. 1928), Ernst Rother († 20. 3. 1928), Professor Schaar, Wimpfen/Neckar († 25. 8. 1928), Direktor Schomburgk, Leipzig († Januar 1928), Reeder Georg Strack, Magdeburg († 20. 4. 1928), Reeder C. Stüdemann, Hamburg († 12. 7. 1928).

Das Gedenken an die verstorbenen Mitglieder wurde geehrt durch Erheben von den Plätzen.

„Der Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt, so führte Generaldirektor Dr. h. c. Ott sodann aus, ist in Königsberg/Pr. nicht fremd. Es war im Jahre 1907, als zum letzten Male eine Wander-Versammlung in den Mauern der Stadt des großen Philosophen Immanuel Kant, auf dem uralten geschichtlichen Boden Ostpreußens verweilte. Es ist ein anderes Ostpreußen, das uns heute empfängt. Jahre schwerster politischer Not sind in der Zwischenzeit über Deutschlands Ostmark hereingebrochen, und die Auswirkungen des Versailler Vertrages, mit denen die Wirtschaft Ost- und Westpreußens zu kämpfen hat, treten gerade auf dem Gebiete besonders in die Erscheinung, dem unsere Verbandsarbeit gewidmet ist, auf dem Gebiete des Verkehrs. Die Ostmark als Grenzproblem ist in erster Linie ein Verkehrsproblem. Wenn der Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt heute hier zusammengetreten ist, um durch den Deutschen Binnenschiffahrtstag 1928 das Augenmerk der breiten Oeffentlichkeit erneut auf die Notwendigkeit der Erhaltung und Förderung unserer deutschen Binnenschiffahrt zu lenken, so steht diese Tagung unter dem besonderen Zeichen der nationalpolitischen Notwendigkeit einer Förderung der Verkehrswirtschaft des Grenzlandes Ostpreußen auf dem Gebiet des Wasserstraßenverkehrs. Ich betone bewußt die nationalpolitische Notwendigkeit dieser verkehrlichen Förderung der Grenzmark. Sind doch gerade die großen Verkehrswege des Reiches, im Westen der Rhein, im Osten Oder und Weichsel, die Stützpunkte gewesen, um die sich in nunmehr tausendjähriger Geschichte die Klammern zwischen den auseinanderstrebenden Teilen des Reiches geschlungen haben. Seit der Zeit, da im Jahre 927 König Heinrich I. in Duisburg den ersten Reichstag der Deutschen abhielt, seit die Rheinlande 2 Jahre später für immer mit dem deutschen Stämmen vereinigt waren und — wiederum 2 Jahre später — ein entscheidender Vorstoß gegen die Slawen das alte Heimatland der Germanen jenseits von Elbe und Oder erschloß, waren es Rhein und Weichsel, an und um deren Ufer der Kampf ums Deutsche Reich ausgetragen wurde. Kein Zufall, daß am Deutschen Eck in Koblenz die gleichen Worte mahnen, die auch das Denkmal Max von Schenkendorff's in Tilsit zieren:

„Nimmer wird das Reich zerstöret,
Wenn es einig ist und treu!"

So steht der Deutsche Binnenschiffahrtstag 1928 unter dem Zeichen der Schicksalsverbundenheit zwischen Ost und West. Wir im Reich haben das Vertrauen zur deutschen Ostmark, daß sie die durch Blut und Eisen besiegelte Treue zum Deutschtum hält. Und wir geben hier das Versprechen ab, an dem Platz, der uns durch Tradition und Zielsetzung im deutschen Wirtschaftsleben angewiesen ist, mitzuarbeiten an der Deutscherhaltung des deutschen Ostens durch Stärkung seiner wirtschafts- und verkehrspolitischen Grundlagen.

Nimmer wird das Reich zerstöret, wenn ihr einig seid und treu! — man mag die Brücken abreißen, die deutsche Lande hinweg über die Fluten des deutschen Weichselstromes verbinden, ein jeder Hammerschlag, geführt zur Vernichtung der Kultur- und Kunstwerke deutscher Technik, kann nur das Band erhärten, das uns verbindet. Und an Stelle der Münsterwalder Brücke bei Marienwerder erstehen Brücken, groß und stark, die mächtiger sind als Menschenwerk, die Brücken von Volk zu Volk im Herzen des Volkes.

In diesem Sinne eröffne ich die diesjährige Hauptversammlung des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt."

Der Eröffnungsrede des Vorsitzenden folgten eine Reihe von Begrüßungsansprachen. Ministerialdirektor Dr. Ing. h. c. Gährs, Berlin, übermittelte die Grüße der Reichsregierung, insbesondere des Herrn Reichsverkehrsministers. Er verwies auf die traditionellen engen Beziehungen zwischen dem Reichsverkehrsministerium und dem Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt, die auf den gemeinsamen Bestrebungen fußen, neben der Eisenbahn der deutschen Wirtschaft ein leistungsfähiges zweites großes Verkehrsmittel zur Verfügung zu halten. Reichsverkehrsministerium und Zentral-Verein strebten weiterhin gemeinsam nach einer planmäßigen Wasserwirtschaft, deren Notwendigkeit sich bereits im letzten Sommer klar gezeigt habe. Auch den übrigen Bestrebungen des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt bringe das Reichsverkehrsministerium lebhaftes Interesse entgegen. Ministerialdirektor Dr. Ing. h. c. Gährs versprach, daß das Reichsverkehrsministerium auch in Zukunft den Arbeiten und berechtigten Wünschen des Zentral-Vereins fördernd zur Seite stehen werde. Den den gemeinsamen Aufgaben gewidmeten Beratungen des Deutschen Binnenschiffahrtstages 1928 wünschte er vollen Erfolg.

Vizepräsident Dr. Herbst, Königsberg/Pr. sprach im Namen der preußischen Staatsregierung, des Herrn Oberpräsidenten der Provinz Ostpreußen und der übrigen Staatsbehörden der Provinz. Er dankte vor allem dafür, daß der Deutsche Binnenschiffahrtstag 1928 nicht zuletz als „Demonstration für Ostpreußen" stattfinde. Seit Errichtung des polnischen Korridors habe die Ostprovinz den größten Wert darauf gelegt, möglichst enge Beziehungen geistiger und kultureller Art mit dem Mutterlande zu pflegen. Vizepräsident Herbst versicherte, daß Ostpreußen sich an den einflußreichen Bekundigungen der Spitzenverbände der deutschen Wirtschaft aufrichte und in seinem Zusammengehörigkeitsgefühl mit dem Reich erfolgreich gestärkt werde. Nicht unterschätzen dürfe man die Bedeutung der Wasserwirtschaft für Ostpreußen. Der Korridor dürfe einer engen verkehrlichen Verbindung der Provinz mit dem Reiche auf dem Gebiete des Wasserstraßenwesens nicht im Wege stehen. Der Vizepräsident der Provinz Ostpreußen schloß mit dem Wunsche, daß die Provinz sich weiter der dankenswerten Fürsorge der verantwortlichen Reichsstellen für ihre Wasserstraßen erfreuen möge, insbesondere auch inbezug auf die Wiederaufnahme der Arbeiten am Masurischen Kanal.

Stadtbaurat Dr. Ing. h. c. Kutschke, Königsberg/Pr., begrüßte die Teilnehmer des Deutschen Binnenschiffahrtstages im Namen des Magistrats und der Industrie- und Handelskammer Königsberg/Pr., Professor Dr. Ing. Winkel, Danzig, sprach im Namen der technisch-wissenschaftlichen Verbände, insbesondere für den Deutschen Wasserwirtschafts- und Wasserkraftverband, Geh. und Oberregierungsrat van Riesen für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, insbesondere für Herrn Generaldirektor Dr. Ing. Dorpmüller und den Herrn Präsidenten der Reichsbahndirektion Königsberg/Pr. Postrat Hoffleit übermittelte die Grüße des Reichspostministers und der Oberpost-

direktion Königsberg, Universitätsprofessor Dr. Nottarp, Königsberg, sprach im Namen des Rektors der dortigen Universität.

Nach dem Dank für die Begrüßungs-Ansprachen erteilte der Vorsitzende das Wort Herrn Ministerialdirektor Dr. Ing. h. c. Gährs zu seinem Vortrag über den „Stand der Bauarbeiten an den deutschen Wasserstraßen", in welchem sämtliche Strom- und Kanalgebiete einschließlich der Seewasserstraßen behandelt wurden. (Siehe Z. f. B. 18-19/1928, 544 ff.).

Regierungspräsident Dr. Budding, Marienwerder, ergriff sodann das Wort, um die trostlosen Verhältnisse der westpreußischen Binnenschiffahrt eindringlich zu schildern.

„Wenn Sie, so führte er aus, die Marienburg aufsuchen, dann werden Sie von einem Zauber der Romantik umfangen werden und Sie werden weiter erinnert werden an die Großtaten unserer Vorfahren, die hier im Osten die Grundlage gelegt haben für die deutsche Kultur und für das, was jetzt besteht. Es tut mir leid, daß Sie nur die Marienburg sahen, denn ich hätte Sie gern geführt aus diesem Zauber der Romantik in die rauhe Wirklichkeit, wie sie jetzt in Westpreußen besteht. Sie bekommen sonst einen ganz falschen Eindruck. Wenn man nur die Tatsachen sprechen läßt, so sieht man folgendes Bild: Vor dem Kriege bestand in der Provinz Westpreußen, in der Hauptstadt Danzig, der großen Hafenstadt und der großen Ausfuhrstadt der Weichsel, ein blühendes Gemeinwesen, ein großes Wirtschaftsgebiet, das den Verkehr vermittelte und als Etappe diente für die Wirtschaft im Osten zum Reiche hinüber. Alles das ist zerstört worden. Man hat Westpreußen in vier Teile geteilt; man hat Westpreußen die Hauptstadt genommen, und was übrig geblieben ist, das ist der traurige Rest, den ich als Regierungsbezirk Marienwerder zu verwalten habe. Aber damit nicht genug. Man hat diesem Land seinen Strom genommen, die Weichsel, man hat die Grenzziehung an sieben Stellen über die Deiche gelegt und damit aufs schwerste die Verwaltung der Deiche behindert. Man hat den Verkehr auf der Weichsel selbst durch Zoll- und Paßschwierigkeiten weiter außerordentlich erschwert. Wenn man das alles mit nüchternem Verstande betrachtet, so fragt man sich, wie es möglich ist, daß im Zeitalter des Fortschritts und der Verkehrsverbesserung, im Zeitalter, wo die Völker wieder aneinander rücken und zusammen arbeiten wollen, eine solche Grenzziehung getroffen werden konnte. Es ist kein anderer Schluß möglich als der, daß militärische Gesichtspunkte für die Grenzziehung maßgebend waren. Sie sehen die Weichsel leider nicht, wie sie ist. Sie werfen vielleicht nur bei der Fahrt über die Dirschauer Brücke einen Blick auf die Weichsel. Es hat mich als Rheinländer höchst eigenartig berührt, als ich zum ersten Male diese große Wasserstraße sah. Sie sehen einen Fluß mit viel Wasser, aber es fahren keine Schiffe auf diesem Strom. Ich hatte vor einiger Zeit einen Ausländer bei mir zu Gast. Derselbe war sprachlos und sagte mir: „Sie haben einen Fluß in einen Graben verwandelt". Weiter ist in letzter Zeit noch etwas anderes vorgekommen, etwas an sich Unbegreifliches, was man garnicht verstehen kann, wenn man nicht wieder auf die militärischen Gesichtspunkte zurückkommen will. Die mit einem Kostenaufwand von neun Millionen Mark erbaute Brücke über die Weichsel bei Münsterwalde soll abgebrochen werden. Es ist diese Brücke ein Wunderwerk deutscher Ingenieure und diese Brücke, die dem Verkehr dienen soll und auch gedient hat, diese Brücke soll jetzt abgebrochen werden, weil man sie, wie es heißt, an anderer Stelle nach Thorn übertragen will. Ob das wirklich der Fall sein wird und ob es überhaupt möglich ist, eine Brücke an eine andere Stelle zu übertragen, das bleibt dahingestellt. Mir ist von autoritativer Seite erklärt worden, daß diese Uebertragung fast dieselben Kosten erfordern würde wie der Neubau einer Brücke. Es mag sein wie es will, jedenfalls finden wir nur die eine Tatsache wieder, daß hier eine Verkehrsmöglichkeit, eine Möglichkeit, den Verkehr zu verbessern, zerstört wird und daß auf diesem Gebiet im Gegensatz zu unserem deutschen Vaterlande, wo man trotz der größten Schwierigkeiten alles aufwendet, um den Verkehr zu verbessern, wir hier im Zeichen des Rückschrittes stehen. Das Traurige ist, daß von diesem ganzen Zustand, der ja nur ein künstlicher und entgegen dem gesunden Menschenverstand jeden Wirtschaftspolitikers steht, Polen selbst keinen Vorteil hat, denn die Zukunft Polens, sie kann und wird auch in aller Zukunft nur in einer engen wirtschaftlichen Zusammenarbeit mit Deutschland liegen."

Nach den mit lebhaften Beifall und besonderen Dankesworten des Vorsitzenden aufgenommenen Ausführungen des Herrn Regierungspräsidenten Dr. Budding wurden die Teilnehmer des Binnenschiffahrtstages durch Herrn Professor Dr. Petersen, Danzig, eingeladen, die neuen Modelle einer Drahtseil-Schwebefähre in der Technischen Hochschule zu Danzig zu besichtigen. Der von Professor Dr. Petersen aufgestellte Entwurf einer Schwebefähre behandelt die Aufgabe, über eine von Seeschiffen befahrene Wasserstraße Eisenbahngüterwagen ohne Störung der Schiffahrt überzusetzen.

Den zweiten Hauptvortrag der Veranstaltung hielt der Syndikus des Verbandes Ostpreußischer Industrieller e. V., Herr. Dr. Bock, Königsberg, über „Die Bedeutung der ostpreußischen Binnenschiffahrt, insbesondere für die Holzwirtschaft". (Z. f. B. 18-19/1928, S. 549 ff.)

Ueber die „Verkehrsverhältnisse Oberschlesiens", insbesondere über die Pläne der Studiengesellschaft für die Ermittlung der wirtschaftlichsten Verkehrswege des deutsch-oberschlesischen Industriegebietes berichteten die Herren Dr. Schaffrath (Oberschlesischer Berg- und Hüttenmännischer Verein) und Regierungsbaumeister a. D. Dr. Ing. Mast, Gleiwitz. (Z. f. B. 18-19/1928, S. 552 ff.)

In seinem Schlußwort brachte der Vorsitzende, Generaldirektor Dr. h. c. Ott, Köln, unter lebhaftem Beifall der Versammlung den Wunsch zum Ausdruck, daß auch innerhalb der gesamten deutschen Binnenschiffahrt im Hinblick auf die Notwendigkeit einer gemeinsamen Front gegenüber den großen Aufgaben, die der gemeinsamen Lösung harren, volle Einigkeit herrschen möge, die wesentlich zum Aufstieg der deutschen Wirtschaft beitragen würde.

*

Im Anschluß an die Hauptversammlung fand nach einem gemeinsamen Mittagessen im Palmen-Saal des Tiergarten-Gesellschaftshauses am Nachmittag des 31. 8. 1928 eine Rundfahrt durch den Königsberger Hafen statt. Abends trafen sich die Tagungs-Teilnehmer in der Stadthalle zu Königsberg zu einem vom Magistrat gegebenen Begrüßungsabend, in dessen Verlauf Herr Stadtbaurat Dr. Ing. e. h. Kutschke ein eingehendes Referat über „Königsberg und Ostpreußen einst und jetzt" erstattet. Am Sonnabend, den 1. 9. 1928 fand eine Besichtigung der Vogelwarte in Rossitten und der Segelflieger-Schule auf der Kurischen Nehrung statt, der letzte Tag der Veranstaltungen, der 2. 9. 1928, war einem Besuch der alten Ordensstadt Marienburg gewidmet.

Die Binnenschiffahrtkredite

Ein Beitrag zu den Grenzen der Subvention

Von Dr. Bodo Ebhardt, Berlin.

Zu gleicher Zeit, als der Reichsregierung ein Antrag der Spitzenorganisation der Binnenschiffahrt, des Reichsausschusses der deutschen Binnenschiffahrt, auf Gewährung eines Globalkredits von 30 Mill. M zuging, hatte sich die Preußische Staatsregierung mit Wiederaufbaubestrebungen der beiden preußischen Schiffshypothekenbanken in Berlin und Duisburg zu befassen. Das war kein Zufall. Nach Abschluß der Inflation, die die Banken im Entstehen betroffen und alsbald lahmgelegt hatte, standen diese vor der Frage Wiederaufbau oder Auflösung. Die Lage des Pfandbriefmarktes war schwierig, Kredite aus Pfandbriefen, deren Ausstattung der Lage entsprochen hätte, wären von der Schiffahrt wegen der hohen Zinsen nicht in nennenswertem Umfang genommen worden. Das Aktienkapital der Banken war völlig zusammengeschmolzen. Ohne Aussicht auf Betätigungsmöglichkeit war an eine Erhöhung nicht zu denken.

Die Binnenschiffahrt, im Kriege überanstrengt, in der Inflation mangelhaft erneuert, litt unter den Folgen der Versailler Schiffsablieferung umso mehr, als die abgelieferten hochwertigen Fahrzeuge ihr auf den eigenen engen Wasserstraßen einen durch rein politische, wirtschaftlich nicht zu rechtfertigende Staatssubventionen verstärkten erbitterten Wettbewerb bereiteten. Hatten der deutschen Binnenschiffahrt schon 1918 gegenüber dem Bestande von 1912 1 045 000 t Ladefähigkeit und 167 000 PS Maschinenstärke gefehlt, ein Rückgang von $^1/_7$ und $^1/_6$, so traten hierzu die in den Nachkriegsjahren durch die Abgabe von Binnenschiffen und Schleppern auf Grund des Vertrages von Versailles entstandenen Verluste mit rund 600 000 t Kahnraum und 60 000 PS Schleppkraft. Obendrein litt die vorhandene Binnenflotte stark unter Ueberalterung. Von dem Ende 1924 vorhandenen Bestande waren innerhalb der letzten 10 Jahre, also nach 1914 nur 6% Kahnraum und 7,5% Schleppkraft erbaut, gegenüber normal 20% bezw. 30%.

Es lag auf der Hand, daß die geschilderte Lage der Schiffahrt ein Kreditproblem darstellte, welches die Aufmerksamkeit der Reichsregierung umso mehr erforderte, als die Notlage der Binnenschiffahrt eine unverschuldete war. Ins Gewicht fiel daneben die Beschäftigungslosigkeit der Binnenschiffahrtswerften, die außer auf die mangelnde Kapitalkraft der deutschen Binnenschiffahrt auch auf die besseren Zahlungsbedingungen zurückzuführen war, die die holländischen Werften dank ihrer engen Verbindung mit den in den Niederlanden blühenden Schiffshypothekenbanken anbieten konnten. Die tiefere Ursache dieser Zustände lag in dem fast völligen Fehlen einer Realkreditorganisation für die deutsche Schiffahrt, von Institutionen, die etwa mit den Landeschaften, Hypothekenbanken und sonstigen Kreditorganisationen von Landwirtschaft, Handel und Gewerbe vergleichbar gewesen wären.

Das Reichsverkehrsministerium stand vor der Aufgabe, der Binnenschiffahrt und dem Schiffbau durch eine einmalige Maßnahme aus dieser Lage für die Dauer herauszuhelfen, ohne daß dies in eine Subvention inflationsüblicher Art ausarten durfte. Staatlicher Tradition entsprach der Aufbau der Realkreditorganisation, ähnlich wie auch anderen Wirtschaftszweigen staatlich durch Beteiligung am Aufbau einer solchen geholfen worden war. So begrüßte das Reichsverkehrsministerium dankbar die Anregung des Preußischen Staatskommissars für die Schiffshypothekenbanken in Berlin und Duisburg, die vorhandenen Banken durch Einschaltung in die beantragte Reichshilfe für die Binnenschiffahrt wieder ins Geschäft zu bringen. Auf diesem Wege konnte von der Aufwendung einer mäßigen Summe ein bleibender Erfolg erhofft werden.

Der Antrag der Binnenschiffahrt, in der bis dahin gewohnten Form gestellt, ließ sich umso eher auf die Form eines Aufbaus des Realkredits überleiten, als inzwischen innerhalb der Binnenschiffahrt selbst Bedenken gegen eine zu starke Bautätigkeit entstanden waren, da man Tonnageüberfluß und Selbstvernichtung durch den in der Binnenschiffahrt von jeher gefährlichen inneren Wettbewerb befürchtete. Der damals schon lange bestehende Grundsatz der Reichsregierung, keine Entschuldungskredite zu gewähren, führte zu weiteren Einschränkungen, die umso unerbittlicher durchgeführt werden mußten, als die engen Konzernzusammenhänge zwischen manchen Binnenreedereien einerseits und Unternehmungen in Handel und Industrie andererseits die Gefahr einer Entschuldung etwa des Bergbaus auf dem Umwege über die Binnenschiffahrt mit sich gebracht hätten. Auch diese Gefahr ließ sich durch die Verfolgung der preußischen Anregung abwenden.

Im Vergleich zu anderen derartigen Aktionen wurde bei den Binnenschiffahrtskrediten eine we-

sentliche Vereinfachung dadurch möglich, daß die Länderregierungen finanziell nicht daran beteiligt waren. Nach welchem Schlüssel hätte man auch etwaige Beiträge der Länder verteilen sollen? Registerort (Heimathafen), Neubauwerft, Staatsangehörigkeit des Schiffseigners, alles waren Kriterien, die mit einander in Widerspruch stehen. So war die Kreditaktion ein Beispiel für den dezentralisierten Einheitsstaat. Alle Einzelentscheidungen von der Zentralbehörde (überhaupt von Behörden) losgelöst, keine sachliche Mitarbeit der Länder. Der partikularistisch protektionistische Einschlag, der mit Länderbeteiligung oft verknüpft ist, wurde so vermieden. Der freien Entscheidung der Schiffer in der Auswahl der Werften wurde also nicht zu Gunsten solcher Betriebe vorgegriffen, die nach der „staatspolitischen" Auffassung einer Teilregierung etwa „lebenswichtig" gewesen wären, im freien Wettbewerb aber nicht bestehen konnten. So wurde nicht die Lebensdauer von Betrieben künstlich — und schließlich doch nutzlos — verlängert, da bei freiem Wettbewerb die Schiffahrt bei Vergebung ihrer Aufträge selbst die lebensfähigen Betriebe aussuchen konnte. Der Binnenschiffahrtskredit ist dem Reinigungsprozeß in der Werftindustrie nicht in den Arm gefallen. Die Bindung der Kreditnehmer erstreckte sich nur darauf, daß deutsche Werften herangezogen werden mußten.

Es bestand ferner Klarheit darüber, daß unmittelbare Kreditgewährung durch Behörden nicht tunlich war. Sie hätte auch dann vermieden werden müssen, wenn der Reichswasserstraßenverwaltung ein brauchbarer Behördenapparat schon zur Verfügung gestanden hätte. Die Schwierigkeiten mit dem derzeitigen Seeschiffserneuerungsfonds, für den Hunderte von Darlehensfällen in einer Zentralinstanz bearbeitet werden mußten, ließen die Unmöglichkeit erkennen, die sehr viel zahlreicheren Darlehensgesuche für die Binnenschiffahrt im Ministerium entscheiden zu lassen.

Diese Grundeinstellung nötigte zu kaufmännischer Gestaltung der Kredite. Auch die Beleihung veralteter Fahrzeuge und lebensunfähiger Schiffahrtbetriebe hätte notwendige Reinigungsvorgänge in der Schiffahrt durch verlorene Zuschüsse aus Steuermitteln verzögert, ohne sie auf die Dauer zu verhindern.

Nur ein Kaufmann, eine Bank, wird die Kreditwürdigkeit und geschäftlichen Aussichten eines Geldsuchers rein wirtschaftlich beurteilen. Schärfste Prüfung war sichergestellt durch das nachdrückliche Betonen des unerbittlichen Willens, gegebene Reichsdarlehen ohne Rücksicht auf das Schicksal des Kreditinstituts seinerzeit zurückzufordern.

Im Gegensatz zu der beim Verkehr mit subventionierenden Behörden häufigen Saloppheit mancher Wirtschaftsunternehmungen in der Auffassung der Rückzahlungspflicht war durch das gewählte Verfahren sichergestellt, daß auch der Schiffer, der mit einer Bank zu tun hat, mit Rücksicht auf die rein kaufmännische Behandlung, die er zu erwarten hat, sich vorsichtig prüfte, ob er den Kredit auch tragen konnte.

Die einzelnen Darlehen aus dem Binnenschiffahrtkredit sind also nicht aus Mitleid mit notleidenden Betrieben und auch nicht aus jenen „politischen" Rücksichten gegeben worden, die sich so oft einstellen, wenn eine Sache sich wirtschaftlich nicht rechtfertigen läßt, sondern aus dem Vertrauen der Banken in die Kreditwürdigkeit und wirtschaftliche Zukunft ihrer Schuldner.

Auch die wenigen zur Erreichung der staats- und wirtschaftspolitischen Ziele der Aktion notwendigen Bedingungen ließen sich u. a. durch Vereinbarung unverzüglicher Kündbarkeit der Schiffskredite für den Fall von Verstößen gegen die in jedem Darlehensvertrag zu berücksichtigenden allgemeinen Grundregeln in kaufmännischer Form sicherstellen. So kam man auch mit einem Mindestmaß von Aufsichtsförmlichkeiten aus.

Bei jeder Bank ist ein Beamter nebenamtlich als Reichsbeauftragter bestellt, der nur ganz bestimmt umschriebene Funktionen wahrzunehmen hat, die vor allem so abgegrenzt sind, daß Ueberschneidungen mit den sonstigen staatlichen Aufsichtsorganen der Banken — Staatskommissar, Treuhänder — vermieden wurden. Um die Sicherheit der von den Banken ausgeliehenen Schiffshypotheken haben die Reichsbeauftragten sich nicht zu kümmern. Da die Reichskredite durch Pfandbriefankauf gegeben werden, sind für ihre Sicherheit die gleichen Stellen verantwortlich, wie für die Sicherheit von Pfandbriefen, die an Privatpersonen verkauft werden. Die Reichsbeauftragten haben nur zu prüfen:

1. ob die Darlehensverträge den vom Reiche gegebenen Rahmenbestimmungen entsprechen, d. s. deutsches Schiff, deutsche Werft, künftige große Instandsetzungen, Umbauten, Neubauten, also nicht Kaufgelder, nicht Entschuldungs- und Betriebskredite. Ist der Nachweis entsprechender Ausleihungen erbracht, so gibt der Beauftragte der Reichskreditgesellschaft Kaufanweisung.
2. ob der Nachweis der der Nr. 1. entsprechenden Verwendung erbracht ist. Bei mangelndem Nachweis kann er die Bank zur Kündigung der Darlehen veranlassen.
3. ob das unten zu beschreibende Reservekonto ordnungsmäßig gespeist und geführt wird.

Die geschäftliche Gestaltung der Kreditaktion ging davon aus, daß eine zu starke Unterbietung der Geldverhältnisse der allgemeinen Wirtschaft einen ungesunden Anreiz zu übermäßiger Neubautätigkeit und bei Ablauf der Aktion Uebergangsschwierigkeiten besonders für den Schiffbau ergeben haben würden. Als Ziel galt die Gewährung gleicher Vergünstigungen, wie sie auf dem Rhein von den holländischen Schiffshypothekenbanken angeboten wurden: 6% Zinsen jährlich bei 4% einmaliger Abschlußprovision. Die Tilgungsbedingungen blieben den Beteiligten zur Anpassung an die Bedürfnisse des Einzelfalles überlassen, denn die volkswirtschaftlich besonders er-

wünschte Beleihung älterer noch gebrauchstüchtiger Schiffe wird vielfach zu anderen Tilgungsbedingungen führen, als die von Neubauten.

Den geschilderten Ausleihungsbedingungen hätte der Ankauf von Pfandbriefen zu 5% Zinsen entsprochen. Es sollte jedoch die Möglichkeit geschaffen werden, im Rahmen des einmalig vom Reichstage bewilligten Kapitalaufwandes von 6 Millionen RM möglichst viel zu erreichen; vor allem sollten die Schiffspfandbriefbanken vor der Gefahr bewahrt bleiben, mehr oder weniger bürokratische Verwalter öffentlicher Mittel zu werden. Der Start in die freie Wirtschaft hinein sollte ihnen durch die Reichsaktion erleichtert werden. War den Banken schon durch den verhältnismäßig hohen Provisionssatz von 4% ein Anreiz zur Ausdehnung des Geschäfts gegeben worden, so wurde ihnen diese Ausdehnung durch folgendes Verfahren finanztechnisch noch erleichtert: vorgesehen wurde reichsseitig die Annahme nicht von 2 Millionen (je Bank) mit 5% verzinslichen, sondern von je 1 Million RM Pfandbriefen zu 8% und zu 2%. Der Durchschnittspassivzinssatz blieb also 5%. Der Betrag jeder Ausleihung verteilte sich für die Bank auf den Erlös aus Pfandbriefen beider Gruppen je zum halben Betrage. Das Reich war aber bereit, die von ihm gekauften hochverzinslichen, dem für die nächsten Jahre zu vermutenden Pfandbriefzinssatz entsprechend gestalteten Pfandbriefe der Bank gegen niedrigverzinsliche zum gleichen Nennwerte umzutauschen, wenn die Bank diese und noch einmal den gleichen Betrag, wie sie umtauschte, Pfandbriefe zu 8% am freien Markt ausgab. Infolge des Umtausches blieb dann der Durchschnittspassivzinssatz auf 5%.

Beispiel: Die Bank habe an das Reich je 1 Million Pfandbriefe zu 8% und zu 2% verkauft. Sie begibt jetzt 100 000 Pfandbriefe zu 8% am freien Markt. Die Hälfte davon, RM 50 000, sind neu geschaffen. In Höhe der anderen Hälfte schafft die Bank Pfandbriefe zu 2%, sie erhält vom Reiche im Austausch gegen diese für 50 000 RM Pfandbriefe zu 8% zurück, die sie ebenfalls am freien Markte begibt. Endresultat des Geschäfts für die Passivseite der Bank:

In den Händen des Reichs		Am freien Markt	
zu 8%	zu 2%		zu 8%
1 000 000	1 000 000	neugeschaffen	50 000
— 50 000	+ 50 000	aus Austausch	50 000
950 000	1 050 000		100 000
Summe 2 000 000			

2 100 000,—

Davon Pfandbriefe zu 8%: Reich . .	950 000,—
freier Markt	100 000,—
	1 050 000,—
zu 2%: Reich	1 050 000,—

Durchschnittspassivzinssatz 5%.

Dieses Geschäft kann soweit getrieben werden, daß das Reich nur noch 2 Millionen RM Pfandbriefe zu 2% besitzt. Es müssen dann im freien Markt 2 Millionen RM Pfandbriefe zu 8% umlaufen. D. h. das zu Ausleihungszwecken beschaffte Kapital wird gegenüber dem vom Reich zur Verfügung gestellten Kapital verdoppelt. Bei allen 3 Banken würden so insgesamt 12 Millionen RM herauskommen. Dieser Zustand ist heute fast erreicht.

Der Erfolg der so zu erzielenden Ueberleitung der Kreditlage der Binnenschiffahrt auf den freien Markt hängt von dem Kursstand der 8%igen Pfandbriefe ab. (Das Reich hat die seinen zu Pari übernommen.) Die Banken ihrerseits können etwaige Kursverluste beim Verkauf ihrer Pfandbriefe nicht tragen. Sie sind genötigt, sie ihren Schuldnern weiterzubelasten (Disagioabzug). Dadurch entstehen Schwierigkeiten, besonders in dem am Rhein herrschenden Wettbewerb mit den holländischen Banken, die auf dem günstigeren niederländischen Markte als dort heimische Unternehmen ihre Pfandbriefe praktisch so gut wie zu pari absetzen können und so auch dem Schuldner volle Auszahlung (abgesehen von 4% Provision) leisten können. Es galt für die deutsche Kreditaktion die Disagioabzüge möglichst klein zu gestalten. Zu diesem Zwecke wurde mit den Banken die Schaffung eines Spezialreservefonds vereinbart. Dieser wurde wie folgt gespeist:

1. Das Reich verzichtete auf die Zinsen der 2%igen Pfandbriefe zu Gunsten des Kontos. Der Passivzinssatz der Bank bleibt also zusammengesetzt aus 8% Zinsen für die eine Hälfte des Pfandbriefumlaufs (= 4% auf den ganzen) und 2% auf die andere Hälfte (= 1% auf das Ganze) zusammen also 5%. Nur werden die 2% der zweiten Hälfte nicht dem Pfandbriefgläubiger (Reich) sondern der Spezialreserve zugeführt. So erklärt sich, wenn die zwischen dem Reiche und den Banken geschlossenen Verträge nicht von Pfandbriefen zu 2%, sondern von „unverzinslichen" Pfandbriefen sprechen.
2. Die Banken wurden ermächtigt, die Kursverluste oder einen wesentlichen Teil davon auf die Gesamtheit der von ihnen in Durchführung der Aktion ausgegebenen Darlehen umzulegen. Während der Vorverhandlungen über die Verträge rechnete man mit solchen Kursverlusten. Regierungsseitig wurde den Banken nahegelegt, von vornherein auch bei der Ausgabe von Darlehen aus dem Ertrage von an das Reich verkauften Pfandbriefen einen Betrag dem Reservekonto zuzuführen, möglichst in der Höhe, daß das mutmaßliche Disagio des freien Marktes annähernd gleichmäßig auf die Kreditnehmer aus der ganzen, wie oben geschildert verdoppelten Aktion verteilt würde, d. h. daß den einzelnen Darlehensnehmern nur ein Verlust in halber Höhe des am freien Markte zu erwartenden Disagios zu treffen brauchte. Von einer vertraglichen Verpflichtung der Banken hierzu mußte abgesehen werden, um der freien kaufmännischen Iinitative nicht allzusehr vorzugreifen, zumal darauf hingewiesen wurde, daß der Wettbewerb mit den holländischen Ban-

ken solche Abzüge auf wichtigen Stromgebieten nicht erlauben würde.

Der bei Ablauf des Vertragsverhältnisses noch bestehende Rest der Spezialreserve fällt an das Reich zurück.

Zu dem niederländischen Wettbewerb muß hier eine Anmerkung eingeschaltet werden. Es würde sinnlos sein, Auslandskredite, die zu vernünftiger Verwendung und unter tragbaren Bedingungen hereinkommen, durch deutsche Geldopfer zu bekämpfen. Wenn im Binnenschiffskreditwesen das Reich Mittel auf den Markt warf, so galt es keineswegs die Verdrängung holländischer Kredite. Es galt aber die Einschränkung des bisherigen Niederländischen Monopols mit dem Erfolge, daß von den niederländischen Banken einzelne nationalwirtschaftlich unerwünschte Nebenbedingungen, insbesondere das Verlangen des Schiffbaus auf holländischen Werften, Eintragung des Schiffs im holländischen Register, im Prinzip fallen gelassen wurde. Die Möglichkeit zweitstelliger Baugelder, die in dem geldflüssigen Holland, aber nicht in Deutschland bestand, und die der in Deutschland aus verkehrstechnischen Gründen und wegen des Schrottausfuhrverbots beschränkten Verwertung alter Schiffe, die in Holland in Zahlung gegeben werden können, bedeutet auch fernerhin Vorteile der Niederlande, gegen die es Mittel nicht gibt. (Würde die Reichsregierung von dem Ausfuhrverbot für Binnenschiffe Gebrauch machen, so würde sie den einzelnen Eigner in der Verwaltung seines Vermögens unverantwortlich einschränken, ohne einen wirklichen Nutzen für die Gesamtheit zu erzielen.)

Wie gesagt, unterblieb die planmäßige Verteilung der Kursverluste des freien Marktes auf a l l e Kreditnehmer aus der Binnenschiffsaktion. Sie unterblieb nicht nur am Rhein, auch auf anderen Wasserstraßen führte die zunächst leidlich gute Nachfrage nach 8% Grundstückspfandbriefen die Banken zu der Hoffnung, dereinst auch ihre Pfandbriefe ohne nennenswertes Disagio am freien Markt absetzen zu können. Im Laufe des Jahres 1927 verschlechterte sich aber der Geldmarkt, seitdem schwankte er, bot hier und da auch günstigere Möglichkeiten. Nachdem die 6 Millionen RM des Reichskredits vergeben waren, blieb also den Banken nichts übrig, als sich in den Darlehensverträgen den Abzug des beim Absatz von 8%igen Pfandbriefen am freien Markte entstehenden Kursverlustes von der Darlehensvaluta vorzubehalten. Da manche Schuldner unter diesen Umständen lieber bessere Zeiten abwarten wollten, andererseits aber manche Bank auch nicht mit zu kleinen Posten von Pfandbriefen an den Markt gehen zu sollen glaubte, so kam das Darlehensgeschäft in ein langsameres Tempo. Vereinzelte Interessenten haben diesen Zustand beklagt. Im ganzen aber mußte anerkannt werden, daß dieser Zustand nur die natürliche Ueberleitung auf die Verhältnisse des freien Geldmarktes bedeutete, dessen Leiden die Binnenschiffahrt gerechterweise mit anderen Berufen teilen muß. Der Zweck, den Kreditapparat auf die Beine zu stellen, war erreicht. Ja, der l a n g s a m e A u s l a u f stellt noch jetzt die Binnenschiffahrt günstig. Infolge des Umtausches der verzinslichen Pfandbriefe des Reichs in „unverzinsliche" braucht der Kreditnehmer nur 6% Zinsen zu zahlen. Ohne die Kreditaktion würde dem ein Pfandbrief von 5% entsprechen, dessen hypothetischer Kurs heute schwer zu schätzen sein dürfte. In Wirklichkeit beschafft die Bank das Kapital durch Pfandbriefe zu 8%, deren Kurs wesentlich höher liegt (jüngst in einem Einzelfalle — Konsortialübernahme, da die Pfandbriefe der betr. Bank an der Börse noch nicht eingeführt sind — 96%!), als der eines Pfandbriefes zu 5% sein könnte. Auch der geringe Kursverlust fällt der Schiffahrt nicht voll zur Last. Vielmehr tritt die aus den Zinsen der Pfandbriefe zu 2% aufgesammelte Spezialreserve hier ein, aus der noch wenigstens ein Teil des Kursverlustes — je nach Dauer der Speisungszeit dieses Fonds — abgedeckt werden kann.

Dazu kommt, daß die Tilgung der dem Reiche gehörenden Pfandbriefe erst 10 Jahre nach Anfang der Aktion zu b e g i n n e n b r a u c h t. (Die Banken k ö n n e n dem Reiche gegenüber früher tilgen, falls die Aktivseite es ihnen gut erscheinen läßt.) Die Banken können also die wiedereingehenden Tilgungsraten zu neuen Ausleihungen nach den Bestimmungen der Reichskreditaktion verwenden, woran sie wiederum wegen der 4% Provision interessiert sind, sodaß die Ausspiegelung der Kreditlage der Binnenschiffahrt mit dem freien Geldmarkt auch hierdurch zu einer ganz allmählichen gestaltet wird.

Soweit die banktechnische Seite des Binnenschiffskredits. Zur schiffahrt- und wirtschaftspolitischen Seite seien noch folgende Angaben gemacht:

Das Reich hatte sich in Verträgen mit den Schiffshypothekenbanken bereit erklärt, Pfandbriefe zu kaufen, denen Darlehensverträge bestimmter Art zugrunde liegen sollten.

Die Darlehensverträge dürfen nur mit deutschen Schiffseigentümern geschlossen werden und diese dürfen dadurch nur ihre eigenen Schiffe verpfänden. Zugelassen sind auch Schiffe, die noch im Bau sind, wenn sie in dem neugeschaffenen Register für Pfandrechte an im Bau befindlichen Schiffen eingetragen sind.

Auch der Verwendungszweck der Gelder ist wie erwähnt beschränkt. Kauf- und Entschuldungskredite dürfen aus der Reichshilfe nicht gegeben werden. Wesentliche Verbesserungen, große Reparaturen und Neubauten sind der zugelassene Zweck. Die Kreditaktion sollte als Rationalisierungshilfe wirken und die technische Entwicklung fördern. Dieser Erfolg ist im wesentlichen erreicht worden und zwar bezeichnenderweise ohne polizeimäßige Staatsaufsicht nur durch das gemeinsame Interesse von Bank und Schuldner an werbender, sicherer Anlegung.

Eine Begrenzung der freien kaufmännischen Entschließung wurde notwendig, da der Betrag von 6 Millionen RM immerhin beschränkt war. Es war

die ernste Befürchtung geäußert worden, Beziehungen der Banken zu Großreedereien könnten dazu führen, daß die Kredite im wesentlichen der Großschiffahrt zu gute kämen. So wurde bestimmt, daß nicht mehr als 3 Schiffe eines Eigentümers beliehen werden dürften. Um den besonderen Verhältnissen der Hafenverkehrsbetriebe vor allem in Hamburg (Schuten) Rechnung zu tragen, wurde die Ueberschreitung der Dreizahl zugelassen, jedoch dann die Kreditsumme für den einzelnen Kreditnehmer auf 75 000 RM beschränkt. Diese Vorsichtsmaßnahmen haben zu keinerlei Beschwerden geführt; die Höchstgrenze ist nur in vereinzelten Fällen erreicht worden. Auch in diesen handelt es sich fast nur um kleinere Unternehmungen. In der Hauptsache ist die Kreditaktion also der gesunden Partikulierschiffahrt und den kleineren Reedereien zu gute gekommen.

Es muß hier allerdings eingeschaltet werden, daß die deutschen großen Binnenreedereien sich, wenigstens auf dem Rhein, in letzter Zeit immer schwerer zu Erneuerungs- und Erweiterungsbauten entschlossen haben. Die Gründe, die sie hierfür angeben, regen stark zu ernsten Gedanken an; die rheinische Großschiffahrt glaubt den ausländischen Betrieben gegenüber den Wettbewerb nicht mehr halten zu können, weil sie deutsch ist. Abgesehen von den versteckten Verlustzuschüssen der französischen und auch belgischen Rheinschiffahrt — Störungen des weltwirtschaftlichen Gleichgewichts, denen die Internationale Handelskammer ihre Aufmerksamkeit zuwenden sollte — wird als Sonderbelastung der deutschen Binnenschiffahrt das vielumstrittene soziale Gebiet und die in Deutschland aus den Daweslasten und aus übermäßiger staatlicher und kommunaler Betätigung folgende übermäßige Steuerlast genannt. Diese letztere führt zum Ausgangspunkte unserer Betrachtungen zurück. Bei der Gestaltung der Binnenschiffahrtkredite ist der Gedanke an den Steuerzahler nie vergessen worden: Die Summe ist gegenüber dem Antrag von 30 Millionen auf 6 Millionen herabgesetzt, auf staatliche Kapitalbeteiligung an den Banken ist — außer einem kleinen Betrage Oldenburgs — verzichtet worden. Die Rückzahlung der Darlehen an die Reichskasse ist durch die Einschaltung des automatisch sichernden Pfandbriefbankenapparates so gut gewährleistet, wie bei dem heutigen Rechts- und Wirtschaftssytem überhaupt irgend eine Kapitalsanlage. So besteht das endgültige Opfer der Reichskasse nur in dem Verzicht auf Zinsen für den Betrag von 6 Millionen — im Vergleich zum erzielten Nutzen wahrlich ein kleiner Aufwand. Daneben ist die Notwendigkeit rationeller Verwaltungsführung weitgehend, fast vollkommen berücksichtigt. Nur ganz wenige große Entscheidungen, und zwar nur solche von grundsätzlicher Bedeutung (und andere sollten in der Ministerialinstanz im allgemeinen überhaupt nicht gefällt werden) sind vom Reichsverkehrsministerium getroffen worden. Im übrigen haben die Banken vollkommen selbständig gehandelt. Deren Bedürfnis nach Ausbreitung hat vollkommen genügt, sodaß ein Eingreifen des Ministeriums auch nie erforderlich erschienen ist.

So dürfte die Binnenschiffahrtkreditaktion des Reichsverkehrsministeriums dadurch bemerkenswert sein, daß sie die Grenzen erlaubter Staatssubvention nicht überschritten hat.

Die wirtschaftliche und Verkehrsbedeutung der neueren Fortschritte im Bau und Antrieb der Binnenfahrzeuge

Dem Bestreben nach höheren Geschwindigkeiten im Binnenschiffahrtsbetriebe stehen in den durch die beschränkte Fahrtiefe und in den Kanälen auch die beschränkte Fahrbreite bedingten Kraftzuschlägen prohibitive Schwierigkeiten entgegen. Der bekannte Hamburger Konstrukteur Dr. Ing. Foerster gab in seinem Vortrag über „Die wirtschaftliche und Verkehrsbedeutung der neueren Fortschritte im Bau und Antrieb der See- und Binnenfahrzeuge" auf der Kölner Tagung der Gesellschaft der Freunde und Förderer der Hamburgischen Schiffbau-Versuchsanstalt (vgl. Z. f. B. 19/1928, 574) Kraftbedarfswerte bekannt, welche auf vergleichenden Modellschleppversuchen beruhen und ein anschauliches Bild des vergleichsweisen Kraftbedarfs bei verschiedenen Fahrtiefen bei verschiedenen Strom- und Kanalbauten geben:

Einfluß der Strombreite auf den vergleichsweisen Widerstand eines Fahrgastschiffs-Modells L = 81 m, B = 8,9 m, Tiefgang 1,00 m.

Strombreite	Fahrtiefe	Geschwindigkeit 12 km/Std.	Geschwindigkeit 22 km/Std.	Proz. Kraftzuschlag bei Verschmälerung d. 3,5 m tiefen Fahrwassersb. 22 km/Std.
über 300 m	über 20,0 m	190 g	600 g	
160 m	3,5 m	200 g	1300 g	+ 217%
63 m	3,5 m	300 g	1700 g	+ 284%

Ferner wurden von Dr. Foerster bei dieser Gelegenheit erstmalig die Ergebnisse eines umfangreichen Schlepp-Programms vorgetragen, welches auf Anregung und unter Führung der Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen sowie unter Mitwirkung des staatlichen Schleppmonopols und einer größeren Anzahl von Reedereiverbänden, Werftverbänden, Reedereien und Werften unter finanzieller und sachverständiger Mitwirkung der Gesellschaft der Freunde und Förderer der Hamburgischen Schiffbau-Versuchsanstalt während der letzten sieben Monate durchgeführt worden ist. Der entscheidende Anstoß für die Erkenntnis der Notwendigkeit einer Untersuchung des Schiffsmaterials der mitteldeutschen Ströme und Kanäle ist durch Versuche des Schleppmonopols gegeben worden, aus welchem Bereiche auf Grund naturgroßer dynamometrischer Vergleichsmessungen festgestellt worden war, daß ein typischer Schleppkahn aus dem Bereiche Mitteldeutschlands bei gleichen Abmessungen wie die eines modernen Dortmund—Ems-Kanal-Kahnes, einen Mehraufwand an Schleppkraft bis zu 50% bedingt habe. Das Schlepp-Programm hatte daher die Aufgabe, sich die Linienrisse typischer Vertreter der üblichsten Schiffsformen der mitteldeutschen Ströme und Kanäle zu beschaffen und diese mit je fünf verschiedenen Völligkeitsgraden zwischen 85 und 95 R auf gleichen Tiefgängen — einmal im Kanalprofil des Mittellandkanals bei 3 m Fahrtiefe und einmal im Profil des Elbstromes bei 2,25 m Fahrtiefe und innerhalb der üblichen Betriebsgeschwindigkeiten — vergleichend zu untersuchen. Dr. Ing. Foerster brachte die Linienrisse der typischen untersuchten Formen zusammen mit einer nach den Ergebnissen entworfenen wirtschaftlicheren Schiffsform, die sich als ein durch praktische Betriebsbedingungen bestimmter Kompromiß zwischen zwei der besten untersuchten Typen und Projekte darstellt. Die Schlußfolgerungen aus den umfangreichen Untersuchungen, die von Januar bis September 1928 in der Hamburgischen Schiffbau-Versuchsanstalt durchgeführt worden sind, lassen vermuten, daß etwa drei Viertel des gesamten Schiffsmaterials der mitteldeutschen Ströme und Kanäle einen Schleppkraftbedarf je Tonne besitzen, welcher bei 5 km/h im Kanal 30% und im breiten Strom 12,5% über dem Schleppkraftbedarf einer guten Form liegt. Für 6,5 km/h sind die entsprechenden Ziffern 33 und 19,5%, und für einen 93% völligen Kahn, der nur rd. 16 t = 2½ % mehr Tragfähigkeit besitzt als ein 90% völliger Kahn, lauten die vier Ziffern 50 und 28% bezw. 44 und 37%. Man kann nach diesen Feststellungen ohne ungerechte Beurteilung schon von einer bedenklichen Stagnation zum Schaden der Wirtschaftlichkeit der Binnenschiffahrt sprechen. Diese Feststellungen betreffen wenigstens 7000 Kähne mit 1,8—2 Mill. t Tragfähigkeit. Jeder Sachverständige der Schiffahrt kann sich die enormen Werte ausrechnen, welche durch schlechte und überalterte Schiffsformen, die in Mitteldeutschland das Gros bilden, ständig verloren werden. Durch die Versuche hat auch die Behauptung der staatlichen Schleppämter ihre Bestätigung gefunden. Denn es wird sich wohl bei dem stichprobeweise dynamometrisch untersuchten Kahn um ein Schiff von etwa 93% Völligkeit gehandelt haben; Kähne von etwas über 90% Völligkeit gibt es nicht wenige. Inzwischen sind, wie Dr. Ing. Foerster in der Zeitschrift „Werft, Reederei, Hafen" ergänzend mitteilt, die Versuche im Laufe des September programmäßig zu Ende geführt worden, und zwar mit der Prüfung des wirtschaftlichen und Betriebseinflusses einer scharfen oder runden Kimm des Mittelschiffes. Es hat sich hierbei gegen Erwarten gezeigt, daß die Abrundung der Kimm, besonders auf flachem Wasser, einen sehr bedeutenden Einfluß auf den Schleppkraftbedarf hat, den man zu Ungunsten der scharfkantigen Kimm auf 7 bis 9% annehmen darf. Die strömungstechnische Begründung hierfür wird darin zu suchen sein, daß die Wasseranlieferung zu dem auf Grund der Stauwelle entstehenden Druckminimum unter dem Schiff durch eine runde Kimm besser gewährleistet ist als durch eine scharfkantige, welche dem natürlichen Wasserausgleich um den Schiffskörper herum einen bedeutend größeren Widerstand entgegensetzt. Diese Erscheinungen zeigen sich nicht bei tiefem Wasser. Die Versuche wurden ferner auf die Frage

der seitlichen Abtrift erstreckt, da besonders von seiten der Oderschiffahrt darauf hingewiesen wurde, daß beim schlepperlosen Stromabgehen das Kurshalten mit Schiffen scharfkantiger Bauart auf ganze Länge leichter ist. Diese Behauptung hat durch die Driftversuche, die mit verschiedenen Vorwärtsgeschwindigkeiten vorgenommen wurden, eine Bestätigung erfahren, aber doch nur in so geringen Prozentsätzen, daß dies die wirtschaftlichen Vorteile der runden Kimm beim Schleppen nicht aufwiegen dürfte.

Berücksichtigt man, daß im Kanalbetrieb die scharfe Kimm bei der Berührung mit den seitlichen Begrenzungen der Sole, besonders in den beabsichtigten Strecken, zweifellos stärkere Schäden herbeiführen kann als die runde Kimm, so dürfte es nach Ansicht von Dr. Ing. Foester wohl möglich sein, die Bedenken der praktischen Schiffahrt unter Berufung auf die nachgewiesenen Verhältnisse und gegebenenfalls auch nach Vornahme natürlicher Vergleichsversuche zu überzeugen, daß die runde Kimm die zweckmäßigere Bauart ergibt. Der Einwand, daß die runde Kimm verletzlicher ist und zu häufigeren Reparaturen Anlaß gibt, ist einer eingehenden Erörterung unter Vorbringung statistischen Materials von seiten der Werften wert. Jedenfalls müßte auch diesem Einwand (etwa durch eine Verstärkung der Kimmplatte) zu begegnen sein, so daß die allgemein übliche und bewährte Bauart der runden Kimm sich gegenüber den zunftmäßigen konservativen Anschauungen, besonders der Oderkahnschiffe, überall durchsetzen kann.

Es kann zweifellos für das Schleppmonopol nicht in Frage kommen, vorhandene Schiffe tariflich höher zu belasten, weil der Erbauer ihnen in Unkenntnis dessen, was wir heute wissen, unwirtschaftliche Formen gegeben hat. Es wäre aber durchaus verständlich, wenn sich die Schleppbetriebe gegen Neubauten von unverkennbar unwirtschaftlicher Kennzeichnung künftig verwahren würden, und es wäre sehr zu begrüßen, wenn das Reich die Kreditgewährung davon abhängig machen würde, daß nur die wirtschaftlichsten Formen für solche Kahnneubauten angewendet werden.

Die Strom- und Kanal-Verwaltungen haben noch das weitere Interesse, ihre Böschungen und Kanalsohlen besonders auch in Abdichtungsstrecken geschont zu sehen und später einmal nur solche Schleppkähne zuzulassen, welche nicht durch unmäßige Wellen- und Wirbelbildungen ungünstige Einwirkung auf den Zustand und die Dauerhaftigkeit der Kunstbauten ausüben. Der Vortragende erwähnte hierzu, daß nach Ansicht namhafter Schiffbaupraktiker und Industrieller diese Vergleichsfeststellungen auf Grund der Modellversuche, welche unter Aufsicht und Führung von erfahrenen schiffbautechnischen Sachverständigen und der Experten des Chefs der Märkischen Wasserstraßen durchgeführt worden sind, eine nicht leicht zu überschätzende Tragweite besäßen und wieder einmal ein Schlaglicht auf die praktische Bedeutung solcher gemeinsamen Untersuchungen würfen.

Der Vortragende schloß seine Ausführungen mit einem Ausblick auf die im Rahmen nüchterner Bewertung denkbaren weiteren Fortschritte mit Bezug auf die technischen Leistungssteigerungen und die Wirtschaftlichkeit in Bau und Antrieb der See- und Binnenschiffe.

*

An den vorstehend inhaltlich wiedergegebenen Vortrag von Dr. Ing. Foerster schloß sich eine Erörterung an, in der zunächst Wasserbaudirektor Frentzen von der Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen darauf hinwies, daß das Vorgehen der Verwaltung einige Beunruhigung hervorgerufen habe, da man fürchtete, die Schlepptarife sollten auf Grund der Versuche umgearbeitet werden. Das sei nicht die Absicht der Verwaltung. Wichtig sei dagegen, daß die Kähne in der Mark nicht schlechter seien als die in den westlichen Kanälen. Nur wenn es gelänge, die Kähne so zu verbessern, daß sie bis zur höchst erreichbaren Wirtschaftlichkeit gebracht würden, könne sich die Binnenschiffahrt weiter entwickeln.

Für die Notwendigkeit der Ausbildung einer zweckmäßigen Schiffsform ist weiter maßgebend, daß durch schlechte Formen die Wasserstraßen, besonders die Ufer stärker beansprucht werden. Es wurden eine Zeitlang alle Kähne genau nach Länge und Breite aufgenommen, um ein genaues Normalmaß zu erhalten, wobei auch auf die Größen der Schleusen und die Länge der Schleppzüge Rücksicht zu nehmen ist.

Als die am besten geeignetsten Maße für einen Einheitskahn wurden eine Länge von 67 m und eine Breite von 8,2 m angesehen; das ergibt einen Kahn von 750 t Tragfähigkeit, d. h. eine Größe, wie sie bisher noch nicht auf märkischen Wasserstraßen zulässig war. Besonderer Wert wird auf die Verringerung des Schleppwiderstandes und auf eine Erhöhung der Steuerfähigkeit gelegt. Die westlichen Kähne mit stark abgerundeter Kimm sind auf den Fluß- und Seenstrecken der Mark nicht so vorteilhaft, wie auf der Kanalfahrt. Es scheint, als ob die runde Ausbildung der Kimm häufiger zu Ausbesserungen Anlaß gibt als die in der Mark übliche scharfkantige. Für die mitteldeutschen Wasserstraßen mußte nach den Erfahrungen eine geeignete Form entworfen werden. Zu einem Preisausschreiben für die beste Lösung dieser Aufgabe fehlt es leider an Geld. Es wurde daher mit Dankbarkeit begrüßt, als von der hamburgischen Elbschiffahrt die Anregung gegeben wurde, auf dem Wege des Modellversuchs durch die Hamburgische Schiffbau-Versuchsanstalt die zweckmäßigste Form zu entwickeln.

In der weiteren Aussprache begrüßte Th. Hitzler, der Vorsitzende des Vereins der Flußschiffswerften Deutschlands, daß es gelungen sei, die günstigste Normalform für Schleppkähne durch Versuche zu ermitteln. Es sei das Verdienst Dr. Foersters, die in Frage kommenden Interessenten, behördlichen Instanzen und Geldmittel zusammengebracht und das Gesamtprogramm bis zum erfolgreichen Ende mit durchgeführt zu haben. Es stehe zu hoffen, daß auf den Werften dadurch eine Belebung des Neubaugeschäftes eintritt, wobei sich zeigen werde, daß richtig geformte Neubauten dem alten Schiffsmaterial ganz erheblich überlegen sein werden. Der Redner bestätigte die modellmäßig gemachten Ermittlungen über den vergleichsweise hohen Schleppkraftbedarf der hauptsächlichsten Kahnformen und erwähnt, daß die mit Holzböden ausgerüsteten Kähne noch schlechter seien, als aus den Versuchen hervorgehe, weil bei letzteren kein Unterschied in der Schiffsbodenbeschaffenheit gemacht werde. Wenn auch in der Nachkriegszeit hölzerne Böden nicht mehr gebaut würden, sei doch der größte Teil der jetzigen Kähne noch mit Holzböden ausgerüstet.

Ueber die anzuwendende Steuerung der Schleppkähne bestehen noch erhebliche Meinungsverschiedenheiten. Das alte aufgehängte, für Neubauten verbotene Balanceruder muß wegen seiner Gefährlichkeit durch eine neue Form ersetzt werden, welche gleichwohl die Vorzüge des alten Ruders aufweist. Es wurden verschiedene Ruderformen im Bilde vorgeführt, durch welche die Ausführungen des Redners belegt wurden. Wegen der Kosten der Herstellung und der Instandhaltung kommt nur ein einfaches Einplattenruder in Betracht, das noch stärker ausbalanciert werden muß, als es neuerdings bei einigen mit kleineren Balanceflächen versehenen Kahnrudern vom Dampfertyp geschehen ist. Eine Normalisierung und Typisierung wird angestrebt.

Zu diesem Vortrag führte Prof. Dr. Löffler, Berlin, aus, daß der Schiffsmaschinenbau zur Erzielung erhöhter Wirtschaftlichkeit auch aus allen Erfahrungen des Landmaschinenbaues Nutzen ziehen müsse. Zu einer Zeit, in der die Dieselmaschine sich schon im Landmaschinenbau eingebürgert hatte, stieß ihre Einführung im Schiffbau noch auf Widerstand. Bei Dampfmaschinen wird erst bei Uebergang auf 150 atü und 500° der Ueberhitzung die Wärme richtig ausgenutzt werden. Die Verbesserungen an den Maschinen sind in den letzten Jahren soweit gediehen, daß betriebssichere Schiffsmaschinen nach den neuesten Konstruktionserfahrungen im Landmaschinenbau mit den höchsten Drucken unter voller Verantwortung geliefert werden können. Der deutsche Schiffbau muß sich die neuesten Forschungen zunutze machen, damit Deutschland allen Ländern voraus bleibt.

Im Schlußwort geht Dr. Foerster auf die Fortschritte und Möglichkeiten auf dem Gebiete des Dampfmaschinenbaues ein, indem er diesem volle Anerkennung zollt. Neben der Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen und dem Staatlichen Schleppbetriebe auf den westdeutschen Kanälen gebühre in erster Linie den führenden Werften und Schiffahrtsgesellschaften der öffentliche Dank für die eifrige Mitarbeit an der gemeinsamen Untersuchung der Kahnformen.

Die Moselkanalisierung Metz-Diedenhofen vor der Verwirklichung

Von Dr. W. Cartellieri, Saarbrücken.

Die Kanalisierung der Mosel in Lothringen zwischen Metz und Diedenhofen steht nunmehr unmittelbar vor der Verwirklichung. Am 21. August 1928 hat der Präsident der französischen Republik das Dekret unterzeichnet, das dem „Konsortium für die Kanalisierung der Mosel" den Bau des Kanals innerhalb vier Jahren und die Nutznießung desselben auf fünfzig Jahre überträgt. Bereits vor 61 Jahren war dieser Kanalbau für Frankreich beschlossene Sache, als ein Dekret vom 10. April 1867 die Kanalisierung der Mosel zwischen Frouard und Diedenhofen zwecks Verbesserung der Schiffahrt als im öffentlichen Nutzen liegend erklärte. Durch die Ereignisse von 1870-71 blieb das Projekt unausgeführt. An die Stelle der geplanten Verbindung mit dem französischen Wasserstraßennetz trat, bedingt durch die wirtschaftliche Umstellung und die immer enger werdende Verflechtung des industriellen Nordwestens mit dem Südwesten Deutschlands, das Projekt des Ausbaues der Mosel flußabwärts als Großschiffahrtsweg zum Rhein, um dem Austausch lothringischer Minette gegen Ruhrkoks zu dienen. Zugleich forderte das Saargebiet den Ausbau der Saar bis zur Einmündung in die Mosel. Allzuheftiger Widerstand von verschiedenen Seiten ließ das große Projekt der Saar- und Mosel-Kanalisierung nicht zur Reife gelangen und mit dem unglücklichen Ausgang des Weltkrieges, dem Verlust Lothringens und dem Ausscheiden Luxemburgs aus dem deutschen Zollgebiet haben sich seine wirtschaftlichen Voraussetzungen von Grund auf verschoben. Die lothringische Industrie ist, entsprechend ihrer Umstellung nach West, auf die alten Pläne von 1867 zurückgekommen und hat, unter der Führung der Handelskammer Metz, seit dem Waffenstillstand die Schiffbarmachung der Mosel von Metz bis Diedenhofen energisch betrieben, nicht zuletzt unter Hinweis auf die notwendige „Rückgliederung" Lothringens zu Frankreich. Immerhin hat es, vielen Versprechungen der französischen Regierung zum Trotz, ein Jahrzehnt gedauert, bis diese Bemühungen von Erfolg gekrönt worden sind. Der erste Spatenstich zu dem so heiß umkämpften und mancherlei Wandlungen unterworfenen Kanalbau dürfte nicht mehr lange auf sich warten lassen. Durch das Dekret vom 21. 8. 28 ist die Ausführung des Kanals und seiner Häfen für dringlich erklärt worden.

Alle Einzelheiten des Projekts werden geregelt durch ein Abkommen, das unter dem 2. Juni 1928 zwischen dem Minister der öffentlichen Arbeiten und dem Konsortium für die Kanalisierung der Mosel geschlossen und durch das genannte Dekret in Kraft gesetzt worden ist. Das Konsortium, das Vertreter des Moseldepartements, der Handelskammer Metz, der lothringischen Schwerindustrie und der Städte Metz und Diedenhofen in sich vereinigt und unter der Präsidentschaft von Humbert de Wendel steht, während die Geschäfte von dem Generalsekretär der Handelskammer Metz, A. Houpert, geführt werden, erhält durch das Abkommen die Ausführung und den Betrieb des Moselkanals zwischen Metz und Diedenhofen mitsamt den Häfen, Bahnanschlüssen und öffentlichen Einrichtungen übertragen. Ueber die Ausführung der Arbeiten im Wege der Sachlieferungen sind bereits ein Jahr früher zwischen den am Projekt besonders interessierten Hüttenwerken von Rombach, Hagendingen und de Wendel besondere Abmachungen mit dem Finanzminister getroffen worden, die vom Konsortium übernommen werden. Von den durch deutsche bezw. saarländische Unternehmer auszuführenden Sachlieferungen ausgenommen sind nicht bearbeiteter Stahl, Zement usw. und ebenso alle für den ersten Ausbau des Kanals notwendigen Aufwendungen, die nicht durch den Generalagenten für Reparationszahlungen geregelt werden. Die Kosten des ersten Ausbaues hat die Gesellschaft bis zur Höhe von 13 Millionen Frs. selbst zu tragen, wobei ihr der Staat freilich 3 Millionen in Gestalt einer dreijährigen Subvention von je 1 Million Frs. — die erste Rate ist sechs Monate nach Inangriffnahme der Arbeiten fällig — zurückvergütet. Von den die Summe von 13 Millionen Frs. evtl. überschreitenden Kosten übernimmt der französische Staat weiterhin 85%. Innerhalb drei Monaten nach Inkrafttreten des Abkommens, d. h. also bis zum 21. November 1928, muß das Konsortium eine Gesellschaft französischen Rechts gründen, die die Ausführung der Arbeiten und zugleich alle Rechte und Pflichten aus dem Abkommen übernimmt. (In ähnlicher Weise haben die Oberelsässischen Kraftwerke in Mülhausen — Forces Motrices du Haut-Rhin — zur Ausbeutung der ihr verliehenen Konzession auf Bau und Betrieb des Kembser Kraftwerkes am zukünftigen Rheinseitenkanal eine

Tochtergesellschaft „Energie du Rhin“ gegründet.) Aktionär dieser Gesellschaft darf jeder unmittelbare Kanalinteressent werden, der innerhalb sechs Monaten nach Gründung seine Ansprüche geltend macht. Die Konzessionsgesellschaft muß ihren Sitz in Frankreich haben, die Verwaltungsratsmitglieder, Geschäftsführer, Direktoren usw. wie zwei Drittel der Gesellschafter müssen Franzosen sein. Gegen die Gefahr einer Ueberfremdung hat man also jegliche Sicherung getroffen.

Ueber die Linienführung des Kanals ist dem beigefügten „Lastenheft“ (Cahier des charges) folgendes zu entnehmen: Der Hauptkanal erstreckt sich von oberhalb Metz bis oberhalb Diedenhofen und mißt 30,3 km. Er gliedert sich in fünf verschiedene Abschnitte, von denen zwei den Ausbau der Mosel selbst und drei weitere die Schaffung eines künstlichen Kanalbettes vorsehen. Die erstere Gruppe umfaßt 11,6 km, die letztere 18,7 km, sodaß der Kanal überwiegend künstlicher Natur ist. Der erste Abschnitt umfaßt in 2,4 km Länge das Gebiet der Stadt Metz, wo ein Seitenarm der Mosel ausgebaut wird, im zweiten Abschnitt führt die Linie auf 7,9 km Länge im Flußbett der Mosel bis zu einem Stauwehr bei Argancy, im dritten Abschnitt folgt ein Seitenkanal von 11,5 km Länge, der oberhalb der Ausmündung der Orne wieder in die Mosel mündet, im vierten Abschnitt von 3,7 km Länge wird abermals das Moselbett bis zu einem Stauwehr unterhalb Ueckingen benutzt und im fünften Abschnitt führt wiederum eine Ableitung in Länge von 4,8 km zum Endpunkt oberhalb Diedenhofen, dem Hafen Beauregard. Die Bemühungen der Stadt Diedenhofen, die Verlängerung des Kanals durch die Stadt hindurch zu erreichen, haben keinen Erfolg gehabt, vorläufig liegt der Endpunkt bei dem Hüttenwerk der Société Loraine Minière et Métallurgique, der ehemals Röchlingschen Carlshütte. Außer diesem Hafen sind solche vorgesehen an der Einmündung der Fentsch bei Ueckingen, der das Ueckinger Hüttenwerk (ehemals Gebr. Stumm) und die Werke im Fentschtale (Kneuttingen, de Wendel) bedienen soll, ferner an der Einmündung der Orne zur Bedienung der im Ornetal gelegenen Hüttenwerke (Rombach, de Wendel-Moyeuvre) und schließlich ein vierter öffentlicher Hafen in Metz-devant-les-Ponts, alle mit Gleisanschlüssen zum elsaß-lothringischen Eisenbahnnetz ausgestattet. Durch einen besonderen Vertrag, der durch ein Dekret vom gleichen Tage wie der Hauptvertrag genehmigt ist, erhält ferner die „Union des Consommateurs de produits métallurgiques et industriels“, die das ehemals Thyssensche Stahlwerk in Hagendingen betreibt, das Recht auf Bau und Betrieb eines Seitenkanals von 1486 m Länge als Verbindung zwischen dem Hüttenwerk Hagendingen und dem Moselkanal unter ähnlichen Bedingungen wie im Hauptvertrag mit dem Konsortium.

Der Kanal soll zunächst nur dem Verkehr von 350 t-Schiffen dienen, wird jedoch von vornherein auf einen späteren Ausbau für 1200 t-Schiffe abgestellt. Alle Geländeerwerbungen, ebenso wie die Anlage der Deiche, die Höhe und Spannweite der Brücken usw. haben diesem Umstand Rechnung zu tragen. Die Schleusen für die 350 t-Schiffe erhalten 40,50 m nutzbare Länge, 6 m Breite und 2,80 m Tiefe und können für 1200 t-Schiffe entsprechend erweitert werden. Die Breite des Kanals ist so bemessen, daß auf der ganzen Linie zwei Schiffe nebeneinander verkehren können, d. h. also ein ungehinderter Auf- und Abwärtsverkehr stattfindet. Die Gesellschaft hat das Recht, das benötigte Gelände unverzüglich enteignen zu lassen, der Staat stellt den ihm gehörigen Grund und Boden unentgeltlich zur Verfügung.

Innerhalb von vier Jahren vom Datum des Dekrets an muß die Konzessionsgesellschaft die Arbeiten des ersten Ausbaues des Kanals und seiner Häfen beendet haben. Anderenfalls tritt der Verfall der Konzession ein. Die Gesellschaft erhält die ausschließliche Nutznießung aus ihren Anlagen auf die Dauer von 50 Jahren. Sie erhebt durch ihre Organe die Schiffahrts- und Hafenabgaben, übt die Verkehrspolizei aus und führt die Schiffahrtsstatistik. Alljährlich hat sie dem Minister der öffentlichen Arbeiten über Einnahmen und Ausgaben Rechnung zu legen. Die erzielten Ueberschüsse dienen der Unterhaltung des Kanals, seiner Häfen und festen Anlagen, der Aufbringung der Zins- und Amortisationssummen und der Bildung von Reserven. Nach Ablauf der Konzession, d. h. im Jahre 1978, tritt der französische Staat in alle Rechte der Konzessionsgesellschaft ein und übernimmt den Kanal mit seinen sämtlichen Anlagen.

Wie der Vertrag zeigt, ist damit zu rechnen, daß bereits im Jahre 1932 350 t-Schiffe zwischen dem lothringischen Industrierevier und dem Rhein verkehren werden.

Über die Zweckmäßigkeit einer allgemeinen Binnenwasserstraßenordnung

Von Prof. Dr. jur. O. Th. L. Zschucke, Berlin.

Wie oft ist nicht schon der Umstand beklagt worden, daß beinahe für jede deutsche Binnenwasserstraße eine besondere Strom- und Schiffahrtspolizeiverordnung besteht? Wie oft ist nicht schon statt dessen eine für alle deutschen Binnenwasserstraßen gemeinsame Binnenwasserstraßenordnung gefordert worden. Bisher allerdings leider immer vergebens!

Man hat gegenüber solchen Forderungen behördlicherseits immer wieder darauf hingewiesen, daß deren Erfüllung nicht angängig sei, weil die Bedingungen für die Schiffahrt auf den einzelnen Wasserstraßen zu verschiedene seien und deshalb eine einheitliche Regelung sich verbiete. Gelegentlich hat man auch auf die „Internationalisierung" einzelner Wasserstraßen hingewiesen und behauptet, diese mache eine allgemeine Regelung unmöglich. Beide Gründe sind jedoch zweifellos nicht stichhaltig. Der ersten Begründung gegenüber ist zu sagen, daß bei den Seewasserstraßen die Dinge ja ganz ähnlich liegen, trotzdem aber durch die Seewasserstraßenordnung vom 31. März 1927 (Reichsgesetzbl. II, S. 157 ff.) eine für alle Seewasserstraßen gemeinsame Regelung erreicht worden ist; auch ist auf die Wasserpolizeiverordnung für die märkischen Wasserstraßen vom 15. 3. 1915/7. 10. 1924 zu verweisen, die gleichfalls, trotzdem sie für eine ganze Reihe von Wasserstraßen mit teilweise von einander außerordentlich abweichenden Verhältnissen gilt, die für alle geltenden Bestimmungen zusammengefaßt hat. Und gegenüber den auf die Internationalisierung hinweisenden Bedenken ist auf die Bestrebungen des umfassendsten internationalen Organs, des Völkerbundes, zu verweisen, die seit langem auf eine möglichst einheitliche Regelung für alle Wasserstraßen von internationalem Interesse abzielen. So können die Einwände als nicht durchschlagend zurückgewiesen werden.

Dagegen spricht für die Schaffung einer einheitlichen Binnenwasserstraßenordnung eine ganze Reihe von Argumenten: der Schiffahrttreibende, der von einer zur anderen Wasserstraße hinüberwechselt — und dies ist die Regel im Schiffahrtsbetriebe — ist bei dem heutigen Zustande gezwungen, sich, wenn er erstmalig eine bisher nicht befahrene Wasserstraße berührt, jedesmal von neuem in alle Einzelheiten der für diese geltenden Strom- und Schiffahrtspolizeiverordnung vertiefen — eine Aufgabe, die umso schwieriger ist, je langatmiger die für diese geltenden Bestimmungen sind (die bereits erwähnte Wasserpolizeiverordnung für die märkischen Wasserstraßen z. B. umfaßt 219 Paragraphen!). Die gleiche Notwendigkeit ergibt sich natürlich auch für den Beamten der Wasserstraßenverwaltung, für den Beamten des Reichswasserschutzes, der von einem Wasserstraßengebiete zum anderen versetzt wird. Schon dies ist eigentlich hinreichender Grund für eine Vereinheitlichung, denn wieviele Verletzungen bestehender Vorschriften, wieviele unrichtige Anordnungen haben nicht ihren Grund in den Abweichungen der verschiedenen Vorschriften und in der tatsächlichen Unmöglichkeit, alle diese Abweichungen sich im Betriebe ständig gegenwärtig zu halten? So entsteht Rechtsunsicherheit, wo Rechtssicherheit — schon mit Rücksicht auf die Betriebssicherheit — doppelt not tut. Die Verschiedenheit der wasserpolizeilichen Vorschriften zeitigt aber darüber hinaus nicht selten auch das höchst unerwünschte Ergebnis, daß der Binnenschiffahrt Transporte verloren gehen, zu deren Ausführung sie durchaus geeignet ist, weil Versender und Empfänger aus der örtlich verschiedenen Regelung ständig Schwierigkeiten befürchten müssen. Es ist also, sollte man meinen, höchste Zeit, an die Schaffung einer einheitlichen Binnenwasserstraßenordnung heranzugehen!

Die Zuständigkeit des Reiches hierfür ist ohne weiteres aus Art. 97 Abs. 5 der Reichsverfassung und §§ 11 und 15 des Staatsvertrages, betreffend den Uebergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich gegeben; soweit hinsichtlich der deutschen „internationalen" Wasserstraßen die Zustimmung fremder Mächte oder „internationaler" Schiffahrtsausschüsse erforderlich erscheint, dürften daraus kaum Schwierigkeiten entstehen, da, nach Art. 338 des Versailler Vertrages, ja sowieso einheitliche Vorschriften für die „internationalen" Wasserstraßen in Anlehnung an ein allgemeines Uebereinkommen — das von der Verkehrskonferenz des Völkerbundes in Barcelona im Jahre 1921 bereits beschlossen worden ist — maßgeblich sein sollen, also nur erforderlich wäre, diese Vorschriften bei Erlaß einer allgemeinen Binnenwasserstraßenordnung zu berücksichtigen.

Im übrigen ist natürlich nicht daran gedacht, daß nun eine Verordnung erlassen werden soll, die in allen ihren Bestimmungen auf alle Wasserstraßen Anwendung findet. Vielmehr müßte bei ihrem Erlaß ebenso vorgegangen werden wie bei Erlaß der Seewasserstraßenordnung, d. h. in einem ersten allgemeinen Teile müßten die Bestimmungen, die für alle Wasserstraßen gemeinsam gelten, zusammengefaßt, in einem zweiten dann die Sonderbestimmungen für die einzelnen Wasserstraßen angeschlossen werden. Es wären also im ersten Teile z. B. allgemeine Vorschriften über die Befähigung und Pflichten des Schiffsführers und über die Verhältnisse der Schiffsmannschaft, über Bezeichnung, Tauglichkeitsuntersuchung und Ausrüstung der Schiffe, über deren Bemannungsstärken, über das Verhalten während der Fahrt und außerhalb derselben, über Lichter und Signale usw. zu geben, wobei die einzelnen Arten der Schiffahrt (Personenschiffahrt, Schleppschiffahrt usw.) durch Sonderbestimmungen zu berücksichtigen wären; ebenso wären hier zweckmäßig allgemeine Vorschriften über die Flößerei anzuschließen. Bei den Vorarbeiten würde sich dann fast von selbst ergeben, daß außerordentlich viel — viel mehr jedenfalls als man zu-

nächst annimmt — gleichmäßig geregelt werden kann, sodaß die Sonderbestimmungen des zweiten Teils für die einzelnen Wasserstraßen nur kurz zu sein brauchten.

Man wende nicht ein, daß, wenn doch Sonderbestimmungen für die einzelnen Wasserstraßen bestehen bleiben müssen, die vorgeschlagene Regelung doch keine einheitliche sei. In gewissem Umfange müssen Sondervorschriften für die einzelnen Wasserstraßen immer vorhanden sein, weil die Bedingungen für deren Befahrung durchaus verschiedene sind, auch die Technik des Schiffahrtsbetriebes selbst auf den einzelnen Wasserstraßengebieten eine verschiedene ist. Gleichwohl ist der Wert einer derartigen Gesamtregelung außerordentlich hoch zu veranschlagen und sollte die einheitliche deutsche Binnenwasserstraßenordnung der deutschen Binnenschiffahrt sobald als möglich geschenkt werden. Je mehr unser Wasserstraßennetz seiner Vollendung entgegengeht, je näher der Zeitpunkt heranrückt, in dem Ost und West ein einheitliches Wasserstraßengebiet bilden, desto dringender wird die Erfüllung der Forderung nach einer einheitlichen Regelung.

Einführung eines organisatorischen Sperrjahres für die Zeit vom 1. 10. 1928 bis 1. 10. 1929

In seiner Sitzung am 13. September hat nach einem eingehenden Referat des Geschäftsführers des Reichsverbandes der Deutschen Industrie, Herrn Dr. Herle, der Vorstand des Reichsverbandes der Deutschen Industrie eine Entschließung angenommen, die wohl in allen Kreisen der Wirtschaft ungeteilte Zustimmung gefunden hat. Die Vorschläge der Entschließung beziehen sich auf folgende drei Gebiete und zwar

1. auf die Erreichung einer größeren Wirtschaftlichkeit und Einfachheit im eigenen Organisationswesen der Wirtschaft.
2. auf größere Zurückhaltung in der Förderung außenstehender Organisationen und Unternehmungen und
3. auf die Notwendigkeit einer stärkeren Kritik bei der Auswahl der Propagandamittel.

Wörtlich heißt es weiter in der Entschließung: „Die Zahl der Tagungen sollte nach Möglichkeit herabgesetzt, Tagungen verwandter Organisationen nach Möglichkeit zusammengelegt werden, um die Kosten für die Zureisen der Teilnehmer herabzusetzen; zeitlich und örtlich ist Rücksicht zu nehmen auf bestimmte, regelmäßig am gleichen Platze wiederkehrende große Veranstaltungen. Größere Organisationen verwandter Art sollten ihre Tagungspläne auf längere Sicht gemeinsam festsetzen. Neben der Einschränkung der Zahl der Tagungen ist auch eine möglichst einfache Ausgestaltung und eine Einschränkung der mit den Tagungen verbundenen Veranstaltungen notwendig. Bei allen Wirtschaftsverbänden sollten bestimmte Tage in der Woche sitzungsfrei bleiben. Anrufe und Besuche sollten im allgemeinen, um eine möglichst ungestörte sachliche Arbeit sicher zu stellen, nur in bestimmten Stunden des Tages vorgenommen werden. Sonderabreden müßten dann außerhalb dieser Zeit getroffen werden.

Die Wirtschaft hat sich niemals irgendwelchen moralischen Verpflichtungen zur Förderung allgemein-wirtschaftlicher, kultureller und karitativer Angelegenheiten entzogen. Sie muß aber darauf hinweisen, daß die letzten Jahre mit ihren fortwährenden Gründungen neuer Organisationen auf allen möglichen Gebieten und den damit zusammenhängenden Folgeerscheinungen schwere Störungen der eigentlichen Arbeit mit sich gebracht haben. Sie fordert daher, daß für die nächste Zeit von neuen Organisationsgründungen abgesehen wird, zumal auf sämtlichen Gebieten bereits zuverlässig arbeitende Organisationen vorhanden sind, die in vielen Fällen noch eine stärkere Vereinheitlichung und Zusammenlegung vertragen könnten. Auch alle Prsönlichkeiten der Wirtschaft sollten sich bemühen, diesen Anregungen nachzukommen, und sie nicht durch Eintritt in Vorstände oder Komitees, durch Unterzeichnung von Aufrufen, Ausstellung von Empfehlungsschreiben, durchkreuzen.

Ein Gebiet, auf dem besondere Sparsamkeit in der kommenden Zeit nötig ist, ist das Gebiet der Propaganda aller Art. Hier ist eine weitgehende Rationalisierung in der Verwendung der vorhandenen Geldmittel notwendig. Dies gilt insbesondere für das Gebiet der Propaganda in Fach- und Exportzeitschriften, auf dem heute noch immer eine unheilvolle Zersplitterung herrscht. Das gleiche gilt für die nichtperiodischen Propaganda-Veröffentlichungen aller Art (für die sogenannten Propagandawerke und Sammeldarstellungen sowie für das Gebiet des Adreßbuch- und Exportregister-Wesens). Auch hier sollte grundsätzlich die Beteiligung der Wirtschaft an neu auftauchenden Unternehmungen rundweg abgelehnt werden, und alle Bemühungen müßten darauf gerichtet sein, nur das wirklich als fördernswert Anerkannte zu stützen. Dies gilt in gleicher Weise auch für das Gebiet des Ausstellungs- und Messewesens. Die beteiligten Kommunen sollten vor allen Dingen in der nächsten Zeit vor der Errichtung von Hallenbauten für Ausstellungen und Messen absehen und alle hierfür zur Verfügung stehenden Mittel auf die Förderung des Wohnungsbaus verwenden.

Die Wirtschaft nimmt das Recht für sich in Anspruch, über die zweckmäßigste Verwendung ihrer Propagandamittel selbst Bestimmung zu treffen, und sie wird sich dieses Recht von keiner Stelle bestreiten lassen.

Die Preise der Wirtschaft sollten es sich in viel stärkerem Maße als bisher angelegen sein lassen, die im Wege der Selbsthilfe von den Spitzenverbänden der Wirtschaft ins Leben gerufenen Einrichtungen (Auskunftsstellen, Schutzgemeinschaften, Deutsches Ausstellungs- und Messeamt, Kartellstelle u. a.) vor dem Eingehen irgendwelcher Verpflichtungen in Anspruch zu nehmen. Um aber allen im vorstehenden aufgeführten Rationalisierungsmaßnahmen auf dem Gebiete des Organisationswesens eine einheitliche Richtung zu geben, hält der Vorstand des Reichsverbandes der Deutschen Industrie es für notwendig, daß die Wirtschaft sich selbst zunächst für die Zeit vom 1. 10. 1928 bis 1. 10. 1929 ein **organisatorisches Sperrjahr** auferlegt und im Sinne der vorstehenden Ausführungen alle angeschlossenen Kreise auffordert, **in diesem Zeitabschnitt von der Beteiligung an irgendwelchen Neu-Gründungen oder von irgendeiner fördernden Tätigkeit für solche abzusehen und alle Mittel nur für solche Unternehmungen zur Verfügung zu stellen, die unbedingt bewährt sind und deren Förderung einen Teil der großen Aufgabe darstellt, durch zusammengefaßte und planvolle Arbeit an dem Wiederaufbau der deutschen Wirtschaft und der deutschen Zukunft mitzuwirken.**"

Der Reichsverband der Deutschen Industrie legt auf eine möglichst weite Verbreitung dieser Gedankengänge in der Verbands- und Tagespresse den größten Wert.

VERSCHIEDENE MITTEILUNGEN

ALLGEMEINES

Reichswasserstraßenbeirat — Erhöhung der Schiffahrtsabgaben. Unter Führung des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V. hatte der größte Teil der Mitglieder des Reichs-Wasserstraßenbeirats bei dem Herrn Reichsverkehrsminister den Antrag auf sofortige Einberufung des Reichs-Wasserstraßenbeirats gestellt, um zu der Frage der Schiffahrtsabgaben Stellung zu nehmen. Bekanntlich hat der Herr Reichsverkehrsminister am 1. 10. 1928 die Schiffahrtsabgaben um 11% erhöht, ohne den Reichs-Wasserstraßenbeirat vor der Entscheidung über die Erhöhung gehört zu haben. Dieses Vorgehen des Herrn Reichsverkehrsministers verstößt gegen die Verordnung über Beiräte für die Reichswasserstraßen vom 26. Januar 1925 (RGBl. II, S. 5 ff.), die in den §§ 3 und 9 die Anhörung des Reichswasserstraßenbeirates über „Bestimmungen über Schiffahrtsabgaben" zur Pflicht macht, „sofern ihre Bedeutung sich über das ganze Reichsgebiet oder auf einen größeren Teil des Reiches über den Geschäftsbereich eines Bezirks-Wasserstraßenbeirates hinaus erstreckt".

Die generelle Erhöhung der Schiffahrtsabgaben um 11% bringt eine erneute Verschiebung der Wettbewerbslage zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt zu Ungunsten der letzteren, die dringend die vorherige Stellungnahme des zur Mitwirkung in Angelegenheiten der Wasserstraßen berufenen Gremiums des Reichswasserstraßenbeirates erforderlich macht.

Der Herr Reichsverkehrsminister hat auf Grund dieses Antrages den Herren Mitgliedern des Reichs-Wasserstraßenbeirates und Herren Stellvertretern davon Kenntnis gegeben, daß er hoffe, die Sitzung des Reichs-Wasserstraßenbeirates in der zweiten Hälfte des Oktobers stattfinden zu lassen.

Die allgemeine Erhöhung der Schiffahrtsabgaben um 11% sei aus Wasserstraßenbaupolitischen, verkehrspolitischen und auch finanziellen Gründen notwendig gewesen. Durch die Erhöhung soll erstrebt werden, die Einnahmen der Reichswasserstraßenverwaltung in ein angemesseneres Verhältnis zu den Ausgaben zu bringen, ohne daß die Binnenschiffahrt in ihrer Wettbewerbslage gegenüber der deutschen Reichsbahn erheblich geschädigt wird. Härten, die sich bei einer ausnahmslosen Durchführung dieser Maßnahmen notwendigerweise ergeben, seien soweit wie möglich von vornherein vermieden worden. Die ostpreußischen Reichswasserstraßen sind angesichts der schwierigen wirtschaftlichen Lage in den abgetrennten Gebietsteilen von der Erhöhung ausgenommen. Den im Nottarif für die Reichswasserstraßen aufgeführten Lebensmitteln ist wiederum eine Ermäßigung von 10% zugestanden worden. Die Gewährung dieser Ermäßigung ist wie bei der Reichsbahn an die Bedingung geknüpft, daß die Güter im Inlande verwandt werden. Die Erze von Stettin nach Cosel sowie die zur Ausfuhr oder zur Bunkerung bestimmten Steinkohlen vom Ruhrgebiet nach den Ems- und Weserhäfen bleiben geschont. Der auf dem Weser—Elbe-Kanal bei Sehnde am 1. Oktober in Kraft tretende Sonderzuschlag wird nicht erhöht. Die weiter sich herausstellenden Unstimmigkeiten sollen bei der vorstehenden Einführung des sechsklassigen Güterverzeichnisses ausgeglichen werden.

Soweit bekannt, wird der Reichs-Wasserstraßenbeirat voraussichtlich erst in der ersten Hälfte November 1928 zusammentreten können, da die Vorberatungen in den zuständigen Ausschüssen, die bereits aufgenommen, bisher noch nicht zum Abschluß gekommen sind. Zwischen den Verbänden der einzelnen Stromgebiete und den Provinzialinstanzen sowie dem Reichsverkehrsministerium finden z. Zt. noch Beratungen in der gleichen Richtung statt. Bei diesen Verhandlungen wird angestrebt, die Härten, die sich durch die weitere Verschiebung der Wettbewerbslage zu Ungunsten der Schiffahrt ergeben haben, zu beseitigen. Ob allerdings das neue 6 Klassen-Güter-Verzeichnis in allen Stromgebieten schon jetzt wird eingeführt werden können, muß stark in Zweifel gezogen werden.

Auf diesen ganzen Fragenkomplex werden wir nach Abschluß der Verhandlungen in den einzelnen Stromgebieten nochmals eingehend zurückkommen.

75 Jahrfeier der Kaufmannschaft und der Handelskammer Lübeck. Die Korporation der Kaufmannschaft zu Lübeck und ihr Vorstand, die Handelskammer, feiern in diesen Tagen ihr 75jähriges Bestehen.

Im Jahre 1853 wurden durch Lübeckisches Gesetz die acht alten selbständigen kaufmännischen „Kompagnien" der Kaufleute, Schonenfahrer, Nowgorodfahrer, Bergenfahrer, Rigafahrer, Stockholmfahrer, Gewandschneider und Krämer, deren Ursprung zum Teil bis ins Ende des 14. Jahrhunderts zurückreicht, zwecks einheitlicher Vertretung der wirtschaftlichen Interessen ihrer Mitglieder zur Lübeckischen „Kaufmannschaft" zusammengeschlossen, deren Vorstand die „Handelskammer" wurde. Am 26. September 1853 wählte die Kaufmannschaft nach voraufgegangener Wahl der Handelskammer den Präses der Kaufmannschaft und der Handelskammer und vollendete

damit den Aufbau der neuen Organisation. Die Handelskammer Lübeck beging daher am 26. 9. 1928 eine Gedenkfeier, zu der im Hinblick auf die jahrhundertealten Beziehungen der Lübecker Kaufleute zu den nordischen und osteuropäischen Reichen auch die führenden Wirtschaftsvertretungen in Schweden, Dänemark, Norwegen, Finnland, Lettland und Estland Vertreter entsandt hatten.

Der starke verkehrspolitische Einschlag der Lübecker Handelskammer sowie ihre Fürsorge für den Ausbau des Wasserstraßennetzes geht u. a. aus ihrer bereits 50jährigen Mitgliedschaft beim Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt e. V. hervor.

Die Berufsgenossenschaften in der Binnenschiffahrt im Jahre 1927. Nach den nunmehr vorliegenden Berichten der drei Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaften (Westdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft, Duisburg; Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft, Magdeburg, und Ostdeutsche Binnenschiffahrts - Berufsgenossenschaft, Potsdam) waren Ende 1927: 11 234 Betriebe mit einem Arbeiter- und Angestelltenbestande von ca. 50 000 Personen vorhanden, die an anrechnungsfähigen Löhnen insgesamt 103 289 000 RM. bezogen haben. Aus diesen Zahlen erhellt die Bedeutung, die die Binnenschiffahrt mit ihren Nebenbetrieben im deutschen Wirtschaftsleben inne hat. Umgelegt wurden für die Zwecke der Berufsgenossenschaften für das Jahr 1927: 2 370 368 RM. oder etwa 49 RM. für jede bei den Berufsgenossenschaften versicherte Person. Für Entschädigungen wurden 1 867 603 RM. verwandt.

„Ein Film von Berliner Häfen". Am 21. 9. 1928 fand im Vereinshaus Deutscher Ingenieure, Berlin vor geladenen Gästen die Erstaufführung des im Auftrage der Berliner Hafen- und Lagerhaus-A.-G. von der Bundes-Film A.-G. hergestellten neuen Films: „Ein Film von Berliner Häfen" statt. Der Film zeigt die gewaltige Ausdehnung der Berliner Hafenbahn, die massiven Speicher, die großen Lagerräume, das Beladen der Schiffe mit modernen Riesenkränen usw. Der reiche Beifall, den die Erstaufführung fand, bietet die Gewähr, daß der Film seinen Werbezweck auch in der breiten Oeffentlichkeit nicht verfehlen wird.

Internationale Hafen- und Schiffahrtsausstellung 1929 in Danzig. Wie verlautet, ist dieser Tage in Danzig eine Ausstellungs-Gesellschaft gegründet worden zu dem Zwecke, im Mai 1929 die Internationale Hafen- und Schiffahrtsausstellung durchzuführen. Danzig glaubt sich in erster Linie zu einer solchen Ausstellung berufen, denn die Entwicklung der Ostseehäfen und der starke Ausbau der alten und der neuen Häfen bedürfen einer gemeinsamen Veranschaulichung, um den Interessenten die Vorteile der einzelnen Exportwege und die Möglichkeiten der Stück- und Massengüterverschiffungen vor Augen zu führen. Die Ausstellungsleitung erwartet vor allem die Mitwirkung der ausländischen Hafenverwaltungen und der Schiffahrtsgesellschaften, die mit dem Danzig-polnischen Wirtschaftsgebiet Geschäftsverbindungen besitzen. Auch die am Hafen- und Schiffbau interessierte Industrie soll in Danzig ausstellen, ferner will man im Rahmen der Ausstellung von Fachleuten aus Wissenschaft und Praxis Vorträge halten lassen. Auch eine Abteilung für Export und Import wird geschaffen, wobei mit Exportabteilungen einzelner Länder gerechnet wird. In der Abteilung für Literatur und Kunst will man Hafen-, Schiffbau- und Weltverkehr in Presse, Literatur und Kunst zeigen. Die Internationale Hafen- und Schiffahrts-Ausstellung soll vom 12. bis 26. Mai stattfinden. Der Senat der Freien Stadt Danzig hat die Verleihung von Staatsmedaillen für die an der Ausstellung sich beteiligende Industrie in Aussicht genommen. Die Ausstellungsleitung hat ein Organisations-Komitee gebildet, in dem die namhaftesten Fachleute der Ausstellungsgebiete vertreten sind.

Die erste Kraftwagenfähre. Die Bodenseedampfer sind nicht für die Beförderung von Kraftfahrzeugen eingerichtet. Die am Ostufer des Sees bei Meersburg eintreffenden Kraftwagen mußten, um nach Konstanz und in die Schweiz zu gelangen, den Ueberlinger See mit vielen Umwegen über Radolfzell oder auf Gemeindewegen über den Bodenseerücken umfahren. Zur Abkürzung hat die Stadt Konstanz von ihrem Vorort Staad nach dem gegenüberliegenden Meersburg eine Fährverbindung für das Uebersetzen von Kraftwagen eingerichtet und beiderseits entsprechende Anlandestellen angelegt. Das Fährschiff ist auf der Werft in Kresbreun erbaut worden und besitzt eine Tragfähigkeit von 14 bis 16 Personenkraftwagen mit 100 bis 60 Personen. Die Auf- und Abfahrt der Wagen kann auf beiden Seiten, sowie achtern und am Vorderschiff erfolgen. Zwei Schrauben und jeweils am Steuer vorn und hinten gestatten die Fahrt nach beiden Richtungen ohne Wenden am An- und Abfahrtplatz. Zwei Dieselmotoren mit zusammen 200 PS entwickeln eine Stundengeschwindigkeit von 16—17 km. Die fünf Kilometer lange Ueberfahrtstrecke wird in 24—25 Minuten zurückgelegt. Die Fähre ist im Laufe dieses Sommers in Betrieb genommen worden und verkehrt stündlich.

Von Oberbaurat i. R. Dr. Ing. H. Cassinone, Karlsruhe.

Seeschiffahrt und Europäische Donaukommission. *Dem soeben erschienenen Bericht des Verwaltungsrates des Vereins Hamburger Reeder über das Jahr 1927/1928 entnehmen wir:*

Die Klagen der internationalen an der Befahrung der unteren Donau interessierten Schiffahrt haben wiederholt auch in deutschen Schiffahrtskreisen ein starkes Echo gefunden. Da Deutschland mit Kriegsende aus der für die Verwaltung eingesetzten besonderen Kommission ausgeschaltet worden ist, besteht leider keine Möglichkeit, entsprechende Wünsche wie früher über den deutschen Delegierten anhängig zu machen. Die Handels- und Gewerbekammern des Donaugebietes haben vor einiger Zeit in einer geharnischten Erklärung auf die Verkehrsschwierigkeiten an den Donaumündungen hingewiesen und betont, daß die Donaukommission nicht im Stande ist, dauernd eine Tiefe von mindestens 24 Fuß in dem Sulina-Kanal zu sichern und durch ihr System der übertriebenen und verständnislos angewandten Gebühren jeden Verkehr durch die Donaumündungen zum Schaden des gesamten Wirtschaftslebens unterbindet. Als ein Erfolg dieser mit verschiedenen Abänderungsanträgen verbundenen Vorstellungen ist erfreulicherweise seit dem 1. März 1928 eine gewisse Erleichterung in der Gebührenfrage zu verzeichnen. Da Artikel 246 des Versailler Vertrages einen Uebergangszustand festlegt, indem er bestimmt, daß die Kommission v o r l ä u f i g von Vertretern Englands, Frankreichs, Italiens und Rumäniens zu bilden ist, erscheint es im Interesse der beteiligten deutschen Schiffahrt notwendig, daß unsere Regierung auf einen möglichst baldigen Wiedereintritt in diese Organisation hinwirkt.

Junkers Luftbild auf der Ila. Die Junkers-Luftbildzentrale, welche in den nächsten Tagen ihren Hauptbetrieb von Dessau nach dem Flughafen Leipzig-Mockau verlegt, zeigt auf der Ila die Verwertung des Luftbildes für die verschiedenen wirtschaftlichen Zwecke: Industrie, Reklame, Verkehrswerbung, Städtebau, Landesplanung, Siedlungspolitik, Land- und Forstwirtschaft, Wasserbau sowohl auf dem Stande der Junkers-Werke, wie auf demjenigen der Deutschen Gesellschaft für Photogrammetrie. Besondere Beachtung dürfte die Ausstellung der Wasserbaudirektion Münster und Neubauamt Eberswalde finden, welche die der Junkers-Luftbildzentrale gegebenen Aufträge zur Schau stellen. Der Plan der Emsniederung im Maßstabe 1 : 5000, welche Junkers-Luftbild aufgenommen hat, weist sogar eine Länge von 6 m auf.

Endgültige Richtlinien für die Kleinschiffer-Nothilfe. Nachstehend veröffentlichen wir die endgültigen Richtlinien für die Verteilung des im Nachtrag zum Haushaltsplan für das Rechnungsjahr 1927 zur Behebung der Notlage kleiner Binnenschiffer durch Gewährung von Darlehen und Beihilfen genehmigten Betrages von 4 Millionen RM.:

Antragsberechtigt für die Kleinschiffernothilfe sind nur Kleinschiffer, d. h. solche Schiffseigner von Binnenschiffen, die ihr Schiff oder bei Besitz mehrerer Fahrzeuge eines von ihnen selbst führen oder geführt haben. Es können gewährt werden:

A) Beihilfen (verlorene einmalige Zuschüsse) nur in solchen besonders begründeten Notfällen, in denen die besonders schwere unverschuldete Notlage voraussichtlich auf die Dauer beseitigt werden kann. Nachentschädigungen für Kriegs- usw. -Verluste oder Schiffsablieferung kommen nicht in Frage. Beihilfen sollen — insoweit sie nicht als Zuschüsse zu Darlehen gewährt werden — 3000 Mark im allgemeinen nicht übersteigen. Zur Gewährung solcher Beihilfen über 4000 Mark ist die Zustimmung des Reichsverkehrsministers erforderlich.

B) Darlehen an solche Kleinschiffer, deren unverschuldete wirtschaftliche Notlage, insbesondere Mangel an eigenem Kapital oder Kredit ihnen nicht ermöglicht, sich selbst zu helfen, um sich in dem Beruf als Kleinschiffer zu halten oder ihre frühere selbständige Stellung wieder zu erlangen,
   a) in erster Linie zum Ankauf eines Schiffes, falls der Schiffer nicht mehr im Besitze seines Fahrzeuges ist,
   b) in zweiter Linie zum Neubau eines Schiffes, falls der Schiffer nicht mehr im Besitze seines Fahrzeuges ist und auf dem Stromgebiet ein Ueberfluß an Tonnage nicht zu befürchten scheint,
   c) in dritter Linie zum Ankauf eines Schiffes, falls der Schiffer nur im Besitze eines nicht mehr reparaturwürdigen Schiffes ist, unter der Voraussetzung, daß der Verkaufserlös des alten Schiffes und sonstige flüssige Mittel des Schiffers voll zum Ankauf herangezogen werden,
   d) in vierter Linie auf Darlehen zur größeren Instandsetzung von Schiffen. — Zusammenschluß mehrerer Antragsteller zur Beschaffung eines Schiffes ist zulässig.

C) Soweit Darlehen gewährt werden, gelten folgende Bedingungen:
   a) Eintragung eines Schiffspfandrechts, das als Deckung für einen Schiffspfandbrief anerkannt wird,
   b) jährliche Verzinsung in Höhe von 2 vH bei einem Auszahlungskurs von 98 vH,
   c) Verpflichtung zu einer mit jährlich 10 vH der ganzen Schuldsumme durchzuführenden Tilgung,
   d) Instandsetzung und Verbesserung aus der Kreditsumme und mit deutschen Arbeitskräften oder in deutschen Betrieben,
   e) fristloses Kündigungsrecht bei Verstoß gegen d) oder bei Verkauf des Schiffes ins Ausland.

Die Behandlung von Altertumsfunden auf fiskalischem Gebiet. Einer Anregung des Preußischen Ministers für Wissenschaft, Kunst und Volksbildung folgend, hat der Reichsverkehrsminister den für die Reichswasserstraßenverwaltung tätigen Behörden eine Anweisung für die Behandlung von Altertumsfunden auf fiskalischem Gebiete bekanntgegeben. Sie gibt zunächst Begriffsbestimmungen und Beispiele für die verschiedenen Arten von kulturgeschichtlichen und naturgeschichtlichen Bodenaltertümern, schreibt sodann vor, daß vor und während der Ausführung von Erdarbeiten aller Art, Bahn-, Straßen- und Kanalbauten, Rodungen, Aufforstungen und dergleichen mit den in jeder Provinz vorhandenen Vertrauensmännern in Verbindung zu treten ist, welchen weiteren Dienststellen von sämtlichen auf fiskalischem Gebiet entdeckten Funden Mitteilung zu machen ist, und gibt endlich auch Anleitung, in welcher Weise bei Ausführung von Bauten durch Unternehmer ein Mieteigentum des Unternehmers an den während des Baues gemachten Funden auszuschließen ist. / Mit Rücksicht auf die kulturgeschichtliche Bedeutung solcher Funde ersucht das Reichsverkehrsministerium, nach diesen Bestimmungen künftighin auch bei allen von der Reichswasserstraßenverwaltung auf preußischem Gebiet auszuführenden Bauarbeiten zu verfahren und über gemachte Funde gedachter Art in jedem Falle zu berichten.

DEUTSCHE BINNENSCHIFFAHRT

Reichsbahn und Rheinschiffahrt. Auf der vor kurzem in Essen stattgefundenen Hauptversammlung des Verbandes Deutscher Verkehrsverwaltungen e. V., Berlin (s. vorliegende Nummer, S. 606), streifte Oberbürgermeister a. D. Plaßmann in seinem Vortrag auch das Verhältnis der Reichsbahn zu den schiffbaren Strömen. „Der gute alte Vater Rhein," so führte er aus, hat alle Veranlassung, sich über die deutsche Reichsbahn zu beklagen. Er hat im Laufe von Jahrtausenden sein schönes Flußbett selbst und ohne Reichszuschüsse herausgearbeitet und hat damit zugleich den Weg für die begleitenden Eienbahnen zu beiden Seiten des Flusses in ausgeglichenen Längsgefällen geschaffen. Er freut sich, wenn das deutsche Volk von ihm recht ausgiebigen Gebrauch macht, Güter oft und billig transportiert und Personenschiffe befördert, welche es dem Menschen ermöglichen, die Schönheit des Rheintales zu genießen. Aber diese Freude wird schwer getrübt durch die Tatsache, daß sein großer Konkurrent, die Reichsbahn, durch unbequeme tarifarische Maßnahmen versucht, den Güterver-

kehr vom Rhein abzulenken, indem sie auf sehr lange Entfernungen so billig befördert, daß der Schiffahrtsweg von Duisburg nach Mannheim möglichst ausgeschaltet wird. / Nichtsdestoweniger hat der alte Vater Rhein sein Bett bereitwillig zur Verfügung gestellt, um 10—12 Reichsbahnbrücken aufzunehmen, über welche die Güterzüge fahren, die den Güterverkehr an den Rheinhäfen vorbei auf die Reichsbahn abziehen. Während die Reichsbahn bei Kreuzung fremder Verkehrsanlagen Nutzungsgebühren, und zwar am liebsten in Höhe ausgefallener Frachten fördern möchte, hat der alte Vater Rhein solche Forderungen an die Reichsbahn oder ihre Rechtsvorgänger niemals gestellt. Und doch täte es ihm sehr gut, wenn von jeder Tonne Güter, welche die Brücken passiert, eine Abgabe an die Strombauverwaltung geleistet würde, um aus dem so gebildeten Fonds die Schiffahrtsstraße des Rheins zu verbessern, die Nebenflüsse schiffbar zu machen und Kanäle zu bauen, welche den Vater Rhein mit anderen Strömen verbinden. / Gleiches Recht für alle! Was der Reichsbahn recht ist im Verhältnis zu den schiffbaren Strömen, das ist auch den anderen Verkehrsunternehmungen billig im Verhältnis zur Reichsbahn, sie ist ebensogut res publica oder res nullius wie der alte Vater Rhein!

Hilfe für den Kehler Hafen. Die Verwaltung der Stadt Kehl hat den Reichs- und Landesbehörden eine Denkschrift überreicht, worin sie den Verfall der Stadt und des Hafens seit Kriegsende und die besonderen durch die Besatzung entstandenen Nöte der Stadt schildert. Es wird insbesondere auf die großen Schädigungen verwiesen, die der Kehler Hafenbetrieb durch die französische Verwaltung, die bekanntlich erst im Juni d. J. aufgehoben wurde, erlitten hat. Es bestehe, so heißt es in der Denkschrift, die Gefahr, daß der weitere Ausbau der Straßburger Hafenanlagen und der Bau des französischen Rheinseitenkanals den Kehler Hafen vollständig zum Erliegen bringen. Schon jetzt aber sei die Arbeitslosigkeit in der Stadt wesentlich größer als in anderen Städten mit gleicher Einwohnerzahl. Zum Schluß fordert die Denkschrift möglichst baldige Befreiung Kehls von der französischen Besatzung, ein fortschrittliches und weitgehendes Grenzabkommen für die Bevölkerung diesseits und jenseits der Grenze, sowie Verbesserung der Verkehrseinrichtungen. Vor allem fordert die Stadt die besondere Berücksichtigung ihrer Anträge in bezug auf die neu gestellten Aufgaben und Anpassung der Bestimmungen über die Arbeitslosen- und Krisenfürsorge an die Kehler Verhältnisse, schließlich auch Berücksichtigung der Kehler Wirtschaft bei der Vergebung von Reichs- und Staatsaufträgen.

*

Mit der Notlage des Kehler Rheinhafens hat sich auch die am 25. 9. 1928 unter dem Vorsitz von Kommerzienrat Heidlauff stattgefundene Vollversammlung der Handelskammer für den Kreis Offenburg in Lahr befaßt, wobei folgende Entschließung einstimmig angenommen wurde:

„Seit dem 10. Juli d. J. steht der Kehler Rheinhafen wieder vollständig unter deutscher Verwaltungshoheit. Die wiedererlangte Freiheit ist zwar die unerläßliche Voraussetzung für neue Entwicklungsmöglichkeiten des Kehler Rheinhafens und des ganzen Kehler Wirtschaftsbezirks. Ein neuer Abschnitt wird von dem eingetretenen Ereignis aber nur dann zu erwarten sein, wenn diejenigen deutschen Behörden, denen das Schicksal des Hafens anvertraut ist, bemüht sind, die Bedeutung desselben mit allen Mitteln zu fördern. Es darf mit Rücksicht darauf, daß der Kehler Hafen jetzt der einzige Endpunkt der Rheinschiffahrt auf deutschem Boden ist, die Entwicklung des Hafens nicht nur Gegenstand der Sorge des badischen Landes sein, dem der Hafen gehört, vielmehr muß auch vom Reich erwartet werden, daß es eine wichtige Aufgabe insbesondere darin erblickt, dem Kehler Hafen jede nur mögliche Förderung angedeihen zu lassen. Dieses Verlangen erstreckt sich nicht nur auf die Erhaltung der Hafenanlagen, ihre technischen Verbesserungen und ihre Erweiterungen, sondern in der Gegenwart vorab auf die Tarifpolitik der Reichsbahn, von welcher der Hafenverkehr notwendig auf Gedeih und Verderben abhängig ist. — Die Handelskammer erwartet, daß in der Gestaltung des Tarifwesens der besonderen Lage des Kehler Hafens Rechnung getragen wird und vor allem der wichtige Kohlen-Wasserumschlagstarif einen Ausbau erhält, der die Interessen des Kehler Umschlagverkehrs gerecht zu berückichtigen vermag."

Der Ausbau des Dortmund—Ems-Kanals im See-Wasserstraßenbeirat. Am 21. 9. 1928 fand im Rathause zu Emden unter dem Vorsitz von Ministerialdirektor Dr. Ing. e. h. Gährs eine Sitzung des See-Wasserstraßenbeirates statt, die sich u. a. mit der Verbreiterung des Dortmund—Ems-Kanals befaßte. Gelegentlich eines von der Stadtverwaltung gegebenen Empfangsabends betonte Oberbürgermeister Dr. Mützelburg, Emdens Lebensnerv sei der Hafen. Seine Bedeutung sei aber abhängig von der Leistungsfähigkeit der Wasserstraßen, die Emden mit seinem Hinterland, dem Industriegebiet, verbinde. Der Ausbau des Dortmund—Ems-Kanals erfordere viele Millionen, er sei aber ein großes volkswirtschaftlich bedeutendes Werk, das auch in Zeiten der Not von einem 60 Millionen-Volk vollbracht werden könne. — Ministerialdirektor Dr. Ing. e. h. Gährs verwies ebenfalls auf die Unzulänglichkeit der Verbindung Emdens mit dem westfälischen Industriegebiet. Diese Verbindung müsse ausgebaut werden, wenn Emdens Hafen im schweren Konkurrenzkampf gegen Holland nicht verkümmern soll. Das Projekt des Ausbaues des Dortmund—Ems-Kanals sehe eine Erweiterung auf 1500 t vor, ab Meppen solle eine ganz neue Kanalstrecke gebaut werden. Die Gesamtkosten betragen 230 Millionen. Wenn deren Bewilligung erreicht werden könne, dann werde Emdens Zukunft gesichert sein.

Schiffahrtabgaben auf der kanalisierten Lahn. Im Reichsverkehrsblatt Nr. 39 vom 10. 10. 1928 ist der „Tarif für die Schiffahrtsabgaben auf der kanalisierten Lahn von Steeden bis zur Mündung. Vom 4. Oktober 1928" veröffentlicht. Es sind nach diesem Tarif zu zahlen für jede Gewichtstonne und jedes zurückgelegte Kilometer

in Güterklasse I	2,8 Rpf.
in Güterklasse II	2,4 Rpf.
in Güterklasse III	2,0 Rpf.
in Güterklasse IV	1,6 Rpf.
in Güterklasse V	1,2 Rpf.
in Güterklasse VI	0,7 Rpf.
in Ausnahmeklasse VI a . .	0,4 Rpf.

Vertretung der Binnenschiffahrt in der Industrie- und Handelskammer Magdeburg. Der Preußische Minister für Handel und Gewerbe hat auf Ersuchen der Industrie- und Handelskammer Magdeburg genehmigt, daß der Binnenschiffahrt ein Sitz in der Kammer eingeräumt wird. Es wird eine 7. Wahlgruppe (Schiffahrt) gebildet, die ein Mitglied der Kammer zu wählen hat.

Stettins schwierige Wirtschafts- und Verkehrslage. Die Stettiner Stadtverwaltung wendet sich zusammen mit der Industrie- und Handelskammer in einem Aufruf an die breite Oeffentlichkeit, in dem auf die schwierige Lage aufmerksam gemacht wird, in der sich Stettin z. Zt. befindet:

Stettin ist gegenwärtig in seiner aufstrebenden Entwicklung als zentraler preußischer Ostseehafen

und als bedeutender Industrie- und Handelsplatz durch politische und wirtschaftliche Vorgänge der neuen Zeit schwer gehemmt. Es hat in seiner Wirtschaft die Abschnürung von seinen östlichen Verkehrsbeziehungen diesseits und jenseits der alten Landesgrenzen schwer zu spüren. Es ist schwer geschädigt durch die Konzentrationsbestrebungen insbesondere in der Werftindustrie, die bereits zur Vernichtung der berühmten alten Stettiner Großwerft „Vulkan" geführt haben. Es ist als Provinzialhauptstadt von Pommern in Mitleidenschaft gezogen durch die Schwierigkeiten, in die die pommersche Landwirtschaft durch Wetterkatastrophen und ungünstige Marktverhältnisse geraten ist. Es ist durch Wohnungsnot und Arbeitslosigkeit mit Landesflüchtigen aus dem Osten schlimmer als irgendeine andere deutsche Großstadt heimgesucht. Daß es der Stadt gelingt, diese kritische Periode glücklich zu überwinden und dann wieder den ihr nach den geographischen und historischen Gegebenheiten gebührenden kräftigen Anteil an der Wiedererstarkung der deutschen Wirtschaft zu nehmen, das ist ein wichtiger Teil des nationalen Ostproblems und liegt deshalb nicht nur im Interesse der Stadt selbst, sondern in starkem Maße auch im Interesse von Staat und Reich. Die Stadt muß die Mitwirkung von Staat und Reich in Anspruch nehmen, damit nicht infolge Versagens der eigenen Kräfte im entscheidenden Augenblick die Wendung zu einem nicht wieder gutzumachenden Niedergang eintritt.

Hilfe für den Warthe- und Netzebruch. Das Preußische Staatsministerium hat dem Staatsrat den Entwurf eines Warthe- und Netzebruch-Gesetzes mit einer ausführlichen Denkschrift zugehen lassen, durch den es ermächtigt werden soll, zur Verbesserung der Wasserverhältnisse in dieser Gegend als nicht rückzahlbare Beihilfen einen Betrag von 4,7 Millionen Mark auszugeben, wenn die Provinzen Brandenburg und Grenzmark ebenfalls nicht rückzahlbare Beihilfen in Höhe von 3,3 Millionen Mark leisten. Die Provinzialausschüsse dieser beiden Provinzen haben diese Unterstützung bereits zugesagt.

Ostpreußenreise des Reichsverkehrsministers v. Guérard. Im Anschluß an die Bereisung des Seekanals durch den Reichsverkehrsminister von Guérard fand am 4. 10. 1928 beim Oberpräsidenten in Königsberg ein Empfang statt. Bei dieser Gelegenheit führte der Herr Reichsverkehrsminister aus: Er erkenne an, daß die Provinz Ostpreußen das am meisten gefährdete Gebiet des Reiches sei. Der Umstand, daß er mit so großer Begleitung gekommen sei — außer dem Staatssekretär und sechs hohen Beamten seines Ministeriums ist auch Ministerialrat Frankenbach als Vertreter des Staatministeriums und ein Vertreter des preußischen Handelsministeriums erschienen — gebe zu erkennen, welche Wichtigkeit er dem Besuch Ostpreußens beimesse. Er verkenne nicht die besonderen Schwierigkeiten, in denen sich die Provinz befinde und er könne versichern, daß er mit wärmstem Herzen hierher gekommen sei.

Mit erhobener Stimme erklärte der Minister, Pflicht jeder deutschen Frau und jedes deutschen Mannes sei es, nicht nur mit den Augen auf Ostpreußen zu blicken, sondern auch mit Rat und Tat mitzuhelfen. Das Endziel der Politik jeder Regierung müsse und werde es sein, die durch die räumliche Trennung zwischen Ostpreußen und dem Reiche geschaffene Lage, solange diese bestehe, zu mildern. Ein Ostlocarno gebe es nie und nimmer.

Zum Schluß erklärte der Minister, daß er versichere, alles für Ostpreußen auf verkehrspolitischem Gebiete tun zu wollen, was im Rahmen der ihm zur Verfügung stehenden Mittel irgend möglich sei.

Der Abbruch der Münsterwalder Weichselbrücke. Deutsche Note an Warschau. Wie bekannt, hat die deutsche Regierung gegen den beabsichtigten Abbruch der Münsterwalder Weichselbrücke bei Marienwerder (s. Z. f. B. 14/1928, 399; 19/1928, 568) sowohl im vorigen wie im laufenden Jahre bei der polnischen Regierung Vorstellungen erhoben, weil nach dem Abbruch der Brücke die durch die deutsch-polnische Vereinbarung vom 2. Dezember 1925 zugesicherte Benutzbarkeit der über die Brücke führenden Zollstraße Opalenie (Münsterwalde)-Klein-Grabau nicht mehr gewährleistet ist. Da der Abbruch der Brücke trotzdem in Angriff genommen wurde und bis heute dauernd fortgeführt wird, hat der deutsche Gesandte in Warschau der polnischen Regierung eine Note überreicht, worin unter Hinweis auf die Zollstraßenvereinbarung das förmliche Ersuchen um Aufrechterhaltung der Brücke gestellt wird.

Der unvollendete Masurische Kanal.

Auf einer gemeinsamen Besprechung am 29. 8. 1928 in Angerburg faßten die Vertreter der Kreise Angerburg und Gerdauen sowie der Städte Allenburg, Angerburg, Arys, Gerdauen, Johannisburg, Lötzen, Lyck, Nikolaiken, Nordenburg, Rastenburg und Rhein nach eingehender Aussprache über die Notwendigkeit des weiteren Ausbaues des Masurischen Kanals einstimmig folgende Entschließung:

„Der Ausbau des Masurischen Kanals wird, nachdem das Ostpreußenwerk zum größten Teil so gut wie ausgebaut worden ist, als die notwendigste Aufgabe des Reiches zur Hebung des Südostens der Provinz angesehen. Der durch Gesetz von 1908 beschlossene und zur Hälfte fertiggetellte Ausbau des Masurischen Kanals muß unter allen Umständen zu Ende geführt werden. Ein weiteres Hinauszögern kann sonst im Inlande wie auch in den benachbarten Ländern allzuleicht als ein Mangel von Interesse gegenüber der Provinz Ostpreußen, insbesondere dem Südosten der Provinz, ausgelegt werden und den Anschein erwecken, als ob das Reich sich scheue, für die durch den Friedensvertrag abgeschnürte Provinz unter den veränderten Verhältnissen weitere Mittel zum Ausbau des Kanals bereitzustellen.

Wenn aus diesen politischen Erwägungen heraus der Ausbau dringend ist, so ist er es mindestens in gleichem Maße aus wirtschaftlichen Gründen. Die Vollendung des Baues ist weiter nichts als die Erfüllung eines durch Gesetz gegebenen Versprechens. Wenn in Friedenszeiten die Notwendigkeit des Ausbaues allseitig anerkannt worden ist, so ist es unter den veränderten wirtchaftlichen und geographischen Verhältnissen nach dem Friedensdiktat von Versailles eine nicht länger aufzuschiebende Verpflichtung von Reich und Staat, der abgeschnürten und wirtschaftlich bedrängten Provinz Ostpreußen durch den endgültigen Ausbau des Masurischen Kanals die erforderliche Unterstützung zu gewähren. Der politisch am meisten gefährdete Teil der Provinz (Südostpreußen) würde es nicht verstehen, wenn das Reich die Kosten für den bereits zur Hälfte fertiggestellten Bau nicht bewilligen oder unter Preisgabe der bisherigen Aufwendungen den weiteren Ausbau sogar einstellen würde. Wir halten uns verpflichtet, Reich und Staat auf die durch eine solche Stellungnahme bedingten Gefahren aufmerksam zu machen und müssen mit allem Nachdruck die Forderung erheben, daß spätestens im Frühjahr 1929 mit dem weiteren Ausbau des Kanals begonnen wird."

Schiffs - Neubauten. Das zweite größte Weserschiff, den Schiffseignern Ernst und Wilh. Niemann in Ovenstädt gehörig, ist auf der Weserwerft Oberweser G. m. b. H., Bodenwerder, glücklich von Stapel gelaufen und auf den Namen „Columbus" getauft. Das stattliche 700 t-Schiff ist 67 m lang, 8,20 m breit und hat eine Seitenhöhe von 2,25 m.

AUSLÄNDISCHE BINNENSCHIFFAHRT

Um die Nutzbarmachung der Rhone. Verschiedene Handelskammern des Rhonegebietes, darunter die von Lyon, wollen das seit vielen Jahren schwebende Projekt der Regulierung und Nutzbarmachung der Rhone dadurch fördern, daß sie der Regierung die Inanspruchnahme deutscher Reparationsleistungen in großem Umfange vorschlagen. Die Länge der zu regulierenden Schiffahrtstrecke beträgt 500 km, wobei 15 kleine und 3 große Stufen zu überwinden sind. Geplant ist der Bau von 19 Zentralen, die 800 000 kW erzeugen sollen, die Paris, Lyon und einen Teil von Westfrankreich zuzuleiten wären. Durch Bewässerung hofft man 260 000 ha der Landwirtschaft zu erschließen. Zur Durchführung dieser Arbeiten sollte bereits im Jahre 1921 die Compagnie Nationale du Rhone gegründet werden, wobei zunächst ein Kapital von 120 Mill. Fr. ins Auge gefaßt worden war. Bis heute ist aber die Gründung noch nicht gelungen. Ueber die Durchführbarkeit des Unternehmens in der ursprünglichen Gestalt sind — wie die I. u. H. berichtet — neuerdings erhebliche Zweifel aufgetaucht. Vor allem sind es die riesigen Kosten, die jetzt auf 5—10 Milliarden geschätzt werden, die gegen die gleichzeitige Inangriffnahme des gesamten dreiteiligen Planes sprechen. Man will daher die Regulierung des Schiffahrtsweges und die Bewässerungsarbeiten einstweilen zurückstellen und sich zunächst mit dem Bau von Kraftwerken begnügen, die am nötigsten gebraucht werden und sehr bald einen Gewinn abwerfen dürften. In zweiter Linie denkt man an die Ausführung der Bewässerungsanlagen. Gegen die baldige Inangriffnahme der Schiffbarmachung des Oberlaufs der Rhone zwischen Lyon und der Schweiz spricht auch noch der Umstand, daß zuvor der Wasserspiegel des Genfer Sees höher gelegt werden müßte. Nach Lage der Dinge ist anzunehmen, daß das ganze Projekt auch in seiner heute eingeschränkten Gestalt noch auf Jahre hinaus unausgeführt bleiben wird.

Neue Reparations-Sachlieferungen für den Rhein-Marne-Kanal. Wie der I. u. H. aus Paris gemeldet wird, werden für verschiedene Eisenmaterialien für den Bau des Rhein—Marne-Kanals Ausschreibungen für Reparations-Sachlieferungen erfolgen. Die Preise werden teils in Franken, teils in Reichsmark aufgegeben werden. An der Konkurrenz können sich beteiligen:

1. deutsche Unternehmungen, die sich bereit erklären, als Unterlieferanten für die in Francs zahlbaren Lieferungen aufzutreten, die von französischen Firmen ausgeführt werden;
2. deutsche oder französische Unternehmergruppen, die bereit sind, sich solidarisch für Ausführung der Arbeiten zu verpflichten;
3. französische Firmen, die bereit sind, die Unterlieferung von in Mark zahlbaren Waren an deutsche Unternehmungen auszuführen.

Als Arbeiter kommen neben Franzosen nur deutsche Spezialisten in Betracht. In Reichsmark wird alles zahlbar sein, was deutscherseits geliefert werden kann; da die Francskredite recht beschränkt sind, wird die Zahlung in französischer Währung möglichst beschränkt werden. Der Wert der Lieferungen beträgt schätzungsweise 6.3 Mill. Fr. und 750 000 Mk. Später werden 8100 t eiserne Bohlen für mehr als 8 Mill. Fr. zu liefern sein. Aus Deutschland können folgende Materialien bezogen werden: Holz (gemeinsam mit Saargebiet), Portlandzement (auch Saar und Frankreich), Betonrundeisen (auch Saar), technisches und Transportmaterial (auch Saar). Alle Lieferungen aus Deutschland oder dem Saargebiet werden nach deutschen Normen definiert werden.

Ausbau des spanischen Wasserstraßennetzes. Die Zeitung El Debate gibt eine Erklärung des spanischen Ministers für öffentliche Arbeiten Guadalhorce wieder, nach der für Ende Dezember Veröffentlichung von Dekreten zu erwarten sei, die den Ausbau des Kanalnetzes zwischen dem Tajo und dem Llobregat zugunsten eines schnelleren Transportes landwirtschaftlicher Produkte festlegen.

Monatsbericht aus den Donauländern. Das Konsortium, welches an der österreichischen Donau das Großkraftwerk bei Ybbs-Persenbeug, verbunden mit einer Schiffahrtsschleuse bei Grein zu erbauen beabsichtigt, hat sich an die Regierung um eine ausgiebige Subvention gewandt und dieses Ansuchen damit begründet, daß die Ausführung des Planes erhebliche Verbesserungen des Schiffahrtsweges im Gebiete der Stromschnellen mit sich bringen werde. Die Regierung hat nunmehr eine Konferenz einberufen, um eine Klärung der einander widerstreitenden Ansichten der interessierten Stellen herbeizuführen. / Bei Krems in Niederösterreich ist die Errichtung eines Flughafens in Verbindung mit der Erbauung des Donauhafens geplant. Die Geleiseanlagen und andere Verkehrsvorrichtungen sollen für Flug- und Flußhafen gemeinsam sein, wobei auch die Verwendung von Wasserflugzeugen in Betracht gezogen wird. Oesterreichs zweitgrößter Donauhafen Linz erweist sich bereits seit einer Reihe von Jahren als unzulänglich. Die vorhandenen Pläne für eine Verbesserung der Anlagen gehen von verschiedenen Grundsätzen aus; sie sehen teils eine Verlegung des ganzen Hafens einige Kilometer von der Stadt weg, teils eine Vergrößerung des bestehenden Hafens vor. Da eine endgültige Lösung der Frage immer dringender geworden ist, hat die Stadtverwaltung die Vorlage von Entwürfen veranlaßt, von denen einer dann sobald als möglich zur Ausführung gelangen soll. Voraussichtlich werden die Hafenanlagen von Regensburg in einigen wichtigen Punkten als Vorbild dienen. / Für die Lagerhäuser im Wiener Hafen ist ein neuer Gebührentarif herausgekommen. Er verfolgt u. a. auch den Zweck, die zwischen den Donaulagerhäusern untereinander und zwischen ihnen und den Schiffahrtsgesellschaften bestehenden, vielfach zu Mißhelligkeiten führenden Tarifdifferenzen zu beseitigen und insbesondere im Getreideverkehr dem Verkehrsbedürfnis angeglichene allgemeine Umschlags- und Einlagerungsgebühren zu schaffen. Zunächst wurde mit den deutschen Donauhäfen ein einheitlicher Getreide-Lagerhaustarif und eine Tarifgleichheit zustandegebracht. Mit den einschlägigen Stellen in der Tschechoslowakei wurde wegen Beilegung der Tarifkämpfe zwischen Wien und dem Hafen von Preßburg (Bratislawa) verhandelt; diesbezüglich ist es bisher noch zu keinem vollen Einvernehmen gekommen, doch werden bald neue Verhandlungen aufgenommen werden. Diese dürften dazu führen, daß die Verkehrskonkurrenz zwischen Wien und Preßburg restlos beigelegt werde. Es wird erwartet, daß sich auch die ungarischen Getreideumschlags- und Hafen-Lagerhausunternehmungen dem gemeinsamen Vorgehen anschließen. Damit wäre dann im Getreideverkehr auf dem Strome der Anfang zur Herbeiführung eines Nebeneinanderarbeitens der oberen und mittleren Donau endlich gemacht.

Die tschechoslowakische Regierung hat Donauregulierungsarbeiten beschlossen, welche eine Wiederholung des vorjährigen katastrophalen Zustandes des Preßburger Hafens während des großen Eistreibens verhindern sollen. / In den tschechoslowakischen Donauhäfen umfaßte der Gesamtumschlag im Jahre 1927 1 226 631 t, hiervon der Hafen von Preßburg (Bratislawa) 535,215 t, Komorn (Komarno) 593,425 t, der Rest die übrigen Häfen. Der Warenverkehr der Häfen war im Januar am schwächsten (36,857 t), im Oktober am stärksten (151,661 t). Die tschechoslowakischen Schiffahrtsgesellschaften führten 233,088 t aus und 117,391 t ein, ausländische Schifahrtsgesellschaften führten 551,980 t aus und 324,171 t ein. Im Transitverkehr berührten die Donauhäfen des Landes 436,369 t talwärts und 857,701 t bergwärts. / Der erhöhten Verkehrsmenge im Hafen von Preßburg entsprechend, wird eine Modernisierung der Einrichtungen in Angriff genommen. Es ist beabsichtigt, neue Lagerhäuser noch in diesem Jahre zu erbauen. In Preßburg entwickelt sich günstig der Getreidetransport für die Schweiz und der von Kunstdünger deutscher und tschechischer Erzeugung für die Balkanländer. Ein Gutteil des letztgenannten Verkehrs ist von dem Wiener auf den Preßburger Hafen übergegangen. / In Preßburg werden, wie seinerzeit gemeldet, Vorkehrungen für eine ständige Schiffahrtsverbindung mit Sowjetrußland getroffen. Da aber Rußland jene Verträge nicht unterzeichnet hat, durch welche die CID (Internationale Donaukommission) und die verschiedenen internationalen Bestimmungen über den Donau-Schiffahrtsverkehr geschaffen worden sind, ergeben sich große formale Schwierigkeiten für den Eintritt der sowjetrussischen Handelsflagge in den Schiffsverkehr auf der Donau, und dies umsomehr, als ein Anlaufen auch anderer als der tschechoslowakischen Häfen nicht vermieden werden könnte und die Benützung der internationalen Einrichtungen im Bereich des Stromes unvermeidlich wäre. Jene Uferstaaten, welche Sowjetrußland bis heute nicht anerkannt haben, sind entschlossen, dem Erscheinen der russischen Flagge auf dem Donauweg die Zustimmung zu verweigern. Die betreffende Angelegenheit ist also aus dem Bereich der Schiffahrt in den der Politik hinübergeraten. Es ist anzunehmen, daß bis auf weiteres keine Schiffe unter der Sowjetflagge in den Donauhäfen erscheinen werden, daß sich vielmehr der tschechoslowakisch-russische Verkehr auch nach seiner Ausgestaltung ebenso wie jetzt in seinen Anfängen nur unter der Handelsflagge der Tschechoslowakei abwickeln werde. / Wie in der Z. f. B. berichtet, ist beabsichtigt, Parkany zum dritten Donauhafen der Tschechoslowakei auszubauen. Die betreffenden Pläne sind nun von der Regierung gutgeheißen worden.

*

Der neue große ungarische Donauhafen, der in Csepel bei Budapest erbaut worden ist, wird, wenn keine unvorhergesehenen Schwierigkeiten eintreten, am 1. November 1928 feierlich eröffnet werden. Diese umfangreiche moderne Anlage soll es möglich machen, mit Wien und Preßburg erfolgreich in Wettbewerb zu treten. Ein Teil der ungarischen Presse beurteilt allerdings die Zukunft des neuen Hafens nicht günstig. Den Hafen von Budapest haben im letzten Jahre 2766 Dampfer und 15 200 Schleppkähne berührt. Der Fahrgastverkehr umfaßte die Zahl von 800 000 Personen, wovon 44 000 unter fremder Flagge befördert wurden. / Im allgemeinen erreicht der Budapester Hafenverkehr erst 80% des Vorkriegsstandes. Der Ausbau der Anlagen schreitet fort. Die Tankanlagen des Petroleumhafens sind fertiggestellt, die neuen Getreidesilos werden noch in diesem Jahre dem Verkehr übergeben. / Die Schiffahrt auf dem großen ungarischen Binnengewässer des Plattensees beförderte im letzten Jahre über 140 000 Fahrgäste und gegen 70 000 t Waren. / Wie seinerzeit gemeldet, wird in Ungarn ein neuer Schiffstyp gebaut, der es ermöglichen soll, Massengüter ohne Umladen auf Fluß und Meer zu befördern; es handelt sich um ein Fährschiff, welches ungefähr nach Art eines Schwimmdocks andere Schiffe, und zwar je zwei Schleppschiffe, aufnehmen kann und mit diesen beladen über See fahren soll. Man denkt dabei insbesondere an eine Verbindung zwischen ungarischen Donauhäfen und ägyptischen Häfen. Der Hauptzweck der eigenartigen Neuerung soll eine Ersparnis der Umladekosten von Fluß- auf Seeschiff sein. Die Berechnungen haben nun ergeben, daß ein Warentransport Ungarn—Alexandrien auf dem angedeuteten Wege um ungefähr 40% billiger sein wird als über italienische Adriahäfen.

*

Die jugoslawische Binnenschiffahrt hat im Jahre 1927 575 000 t Ware befördert, gegen 671 000 t im Jahre 1926, was einem nicht unbeträchtlichen Rückgang im Warenverkehr gleichkommt. Die Abnahme bezieht sich nur auf den Verkehr nach ausländischen Häfen, während im Inlandsverkehr eine kleine Zunahme gegen 1926 festzustellen ist. Die nicht günstige Entwicklung der Binnenschiffahrt dürfte mit der im allgemeinen erfolgten Ausschaltung der privaten Initiative zusammenhängen, weiter auch mit der Unmöglichkeit, die wenigen vorhandenen privaten Reedereien zu gemeinsamem Vorgehen zu bewegen. / Der Donauhandelsverkehr zwischen Jugoslawien und Deutschland hat bedeutenden Umfang. Im Jahre 1924 wurden nach Deutschland Waren im Werte von 43 Millionen RM. ausgeführt, 1925 für 60, 1926 für 81 Millionen RM. Aus Deutschland wurden nach Jugoslawien 1924 Waren für 39 Millionen RM auf dem Donauweg verfrachtet, 1925 für 83, 1926 für 81 Millionen RM. Der Plan der Errichtung eines großen Donauhafens in Neusatz (Novi Sad) rückt der Verwirklichung näher. Tatsächlich besitzt Jugoslawien bis heute noch keinen Flußhafen, welcher, wie etwa die tschechoslowakischen Donauhäfen, in der Lage wäre, eine Emanzipation der heimischen Flußschiffahrt von den alten Donauverkehrszentren des Wiener und Budapester Hafens zu bewirken. Belgrad, das aus innerpolitischen Gründen als Haupthafen an der jugoslawischen Donau ins Auge gefaßt war, kommt geographisch hierzu nicht in Betracht. Neusatz aber besitzt vor allem ein genügendes Hinterland für eine direkte Frachtstation wie auch für eine Umschlagstation. Man ist der Meinung, daß der Hafen von Neusatz als wichtigster Getreideexportplatz jährlich bis zu 40 000 Waggon Getreide zu Wasser ausführen könnte. Auch die Nähe der Zentren des jugoslawischen Mühlenwesens spricht für einen Ausbau des Neusatzer Hafens. Die Stadt Neusatz hat, insbesondere auch im Hinblick auf die Möglichkeiten, die sich nach Fertigstellung des Rhein—Main—Donaukanals ergeben werden, die Regierung aufgefordert, durch Zuweisung eines Betrages aus der neuen Anleihe den Bau eines großen Hafens zu ermöglichen. / Die von deutschen Firmen auf Reparationskonto gebaute große Strombrücke bei Pantschewo nächst Belgrad soll Ende 1930 fertiggestellt sein. / Die neue jugoslawische Adriabahn, welche in schmalspuriger Trasse die erste direkte Verbindung Belgrads mit der Meeresküste über Serajewo darstellt, wird dieser Tage dem Verkehr übergeben. / Der Durchzugsverkehr im Eisernen Tor verteilte sich im Jahe 1927 folgendermaßen auf die einzelnen an der Donauschiffahrt beteiligten Flaggen (die

eingeklammerten Vergleichsziffern entsprechen dem Jahre 1926):

	Fahrgast-dampfer	Schlepper	Schleppkähne. .	leere Schlepp mtt T.	Schleppkähne
Österreich	98	331	821	318,640	508
	(85)	(440)	(790)	(297,773)	(628)
Deutschland	—	154	412	187,157	277
	—	(116)	(323)	(152,625)	(332)
Rumänien	150	230	345	180,246	303
	(150)	(225)	(324)	(171,319)	(265)
Jugoslawien	222	235	312	162,713	384
	(169)	(344)	(653)	(288,874)	(749)
Ungarn	—	214	552	?	249
	(1)	(330)	(410)	(163,132)	(408)
Tschechoslowakei	—	117	278	104,996	75
	—	(121)	(219)	(83,183)	(118)
Niederlande	—	87	180	80,033	95
	—	(66)	(89)	(48,858)	(59)
Frankreich	—	93	176	78,253	102
	—	(64)	(87)	(39,104)	(50)
Griechenland	—	—	13	4826	11
	—	(2)	(12)	(4267)	(7)

Der Warenverkehr mittels der Schleppkähne hat also eine kräftige Steigerung erfahren, von der nur Jugoslawien ausgeschlossen ist. Weitaus an beherrschender Stelle steht die österreichische Flagge, während Deutschland, Rumänien, Jugoslawien und Ungarn ungefähr im gleichen Rang stehen. In großem Abstand folgt die Tschechoslowakei vor den Nichtanrainern Niederlande, Frankreich und Griechenland.

*

Der rumänischen Regierung kam eine Note des sowjetrussischen Außenamts zu, worin das Eigentum an 200 Zugdampfern reklamiert wird, welche nach Informationen der russischen Regierung seitens Rumäniens versteigert werden sollen. Von rumänischer Seite wurde daraufhin festgestellt, daß eine Kommission beauftragt worden sei, den Erhaltungszustand der Schiffe zu untersuchen. Sollten sie sich als fahruntauglich erweisen, so würden sie versteigert werden, wobei der Erlös dem Eigentümer, der sein Eigentumsrecht geltend machen würde, zur Verfügung gestellt werden sollte; Rumänien erwarte aber, daß Sowjetrußland die gleichen Maßnahmen bezüglich der rumänischen Depots durchführen werde. / Die Auszahlung der Coupons der Eisernen Tor-Anleihe vom Jahre 1895 war seit Kriegsende unterbrochen. Auf Grund der besonders von englischer Seite betriebenen Uebereinkommen zwischen der CID (Internationalen Donaukommission) und den Gläubigern erfolgen nun wieder die Auszahlungen, doch werden für je 480 Kronen Nominale nur 1,29 Schweizer Franken, abzüglich der Spesen, liquidiert. / Die Kommerzialisierung der staatlichen Flußschiffahrt ist in Rumänien noch nicht durchgeführt; sie bildet noch Gegenstand der Beratungen im Schoß der Regierung. / Die Petroleumausfuhr aus den Häfen Rumäniens ist im laufenden Jahre bisher geringer als 1927.

Dr. F. Wallisch, Wien.

Ausbau der Bahnstrecken für polnische Kohle. Die polnische Eisenbahnstrecke Czersk-Koscierzyna (Berent) ist nach einer Meldung der I. u. H. am 27. 9. 1928 fertiggestellt und vom polnischen Verkehrsministerium abgenommen worden. Die feierliche Eröffnung durch den Minister soll am 16. Oktober stattfinden. Es handelt sich hier um einen Teil der großen Verbindungslinie zwischen dem polnisch-oberschlesischen Grubenrevier und dem Seehafen Gdingen, von der bis 1931 die ganze Strecke Gdingen—Bromberg, die 186 km lang ist und 65 Millionen Zloty kosten wird, dem Betrieb übergeben werden soll. Die neue Strecke ist, wie der größte Teil der ganzen Linie Gdingen—Bromberg, eingleisig angelegt. Jedoch haben die Brücken und Viadukte die Masse für einen zweigleisigen Bahnkörper, dessen Ausbau einer späteren Zeit vorbehalten bleibt, wenn die ganze Nordsüdverbindung sich durch die erhoffte Verstärkung der Kohlenverschiffung über Gdingen genügend rentiert. Auf der eingleisigen Linie glaubt man, 15 Kohlenzüge täglich oder 4,5 Millionen t jährlich expedieren zu können.

Abschluß der Vorarbeiten für den Bau des Wolga-Don-Kanals. Nach einer Meldung der I. u. H., Berlin, hat der staatliche Sachverständigenrat das Bauprojekt für den Wolga — Don-Kanal endgültig angenommen. Die Baukosten werden für den Kanal auf 115 Millionen Rubel veranschlagt. Bei einem voraussichtlichen Güterverkehr von 7 Millionen t wird die Volkswirtschaft der Sowjet-Union durch den Wolga—Don-Kanal jährlich 28 Millionen Rubel sparen können. Der Kanal wird voraussichtlich in sieben Jahren fertiggestellt sein. Prof. Axamitny, der das Projekt des Wolga—Don-Kanals entworhat, Prof. Ossadtschi, der Vorsitzende des staatlichen Sachverständigenrates und andere Gelehrte weilen gegenwärtig im Auslande, um hydrotechnische Arbeiten im Auslande zu besichtigen und die Begutachtung des Bauprojektes für den Wolga—Don-Kanal durch ausländische Sachverständige in die Wege zu leiten.

RECHTSFRAGEN DER BINNENSCHIFFAHRT

Teilnahme von Richtern an Elbfahrten zur Unterrichtung in der Elbschiffahrtsgerichtsbarkeit. Um den mit Elbschiffahrtssachen beschäftigten Richtern, Staats- und Amtsanwälten Gelegenheit zu geben, sich über die Tätigkeit der Schiffahrtspolizei zu unterrichten, hat sich der Oberpräsident (Elbstrombauverwaltung) in Magdeburg auf Anregung des Reichsverkehrsministers bereit erklärt, durch die Wasserbauämter Justizbeamte der in ihrem Bezirk gelegenen Elbschiffahrtsgerichte zur Teilnahme an dienstlichen Fahrten einzuladen und ihnen auf der Fahrt die polizeilichen Interessen an einer geregelten Durchführung der Schiffahrt unter den verschiedensten Verhältnissen näher darzulegen. Diese Absicht soll, soweit angängig, noch in diesem Jahre, sonst im kommenden Jahre verwirklicht werden. / Wie der Amtliche Preußische Pressedienst mitteilt, hat der Preußische Justizminister den Vorstandsbeamten der beteiligten Oberlandesgerichtsbezirke mitgeteilt, daß er es im dienstlichen Interesse begrüßen würde, wenn Richter, Staatsanwälte und planmäßige Amtsanwälte an Elbschiffahrtsgerichten, bei denen häufiger Elbschiffahrtsstreitigkeiten anhängig werden und eine nähere Kenntnis der Hauptfragen der Wasserstraßenverwaltung besonders erwünscht erscheint, an einer solchen Elbfahrt teilnehmen würden. Gleichzeitig sind die Vorstandsbeamten ersucht worden, dem Oberpräsidenten beschleunigt eine Liste derjenigen Beamten, die nach Vorstehendem in Betracht kommen und voraussichtlich noch längere Zeit mit der Erledigung von Elbschiffahrtssachen befaßt sein werden, zu übermitteln und im übrigen das Erforderliche zu veranlassen.

DIE BETRIEBSLAGE DER DEUTSCHEN BINNENSCHIFFAHRT IM MONAT SEPTEMBER 1928

Rhein Die Lage der Rheinschiffahrt wurde während des Berichtsmonats durch den verhältnismäßig niedrigen Wasserstand bestimmt. Trotz des hierdurch hervorgerufenen größeren Bedarfs an Schiffsraum blieben die Frachtsätze zunächst unverändert und zogen erst gegen Ende des Monats sprunghaft an. Für die süddeutschen Häfen konnte sich infolge der geringeren Abladefähigkeit der Schiffe auf dem Oberrhein schon früher eine Erhöhung der Frachtsätze durchsetzen. Das Angebot an Schiffsraum blieb wie bisher verhältnismäßig groß. Die in den vergangenen Jahren während des Herbstes regelmäßig eintretende Geschäftsbelebung blieb in diesem Jahre bis zum Monatsende fast völlig aus, die Geschäfte wickelten sich vielmehr in derselben schleppenden Weise ab wie im Vormonat. Der Grund wird von einzelnen Reedereien darin gesehen, daß sich die Beförderung von Massengütern verringert hat bezw. daß die Menge der beförderten Güter nicht ausreicht, um eine anhaltende Besserung der Frachtsätze herbeizuführen. Die Abfuhr von Kohle war bergwärts zeitweise verhältnismäßig gering, etwas lebhafter verlief der Verkehr zu Tal. Nachdem der schwedische Grubenarbeiterstreik am Beginn der Berichtszeit beendigt worden war, belebte sich der Erzverkehr über Rotterdam und Emden allmählich. Der von dem Rückgang des Wasserstandes erwartete Anreiz zur Beschleunigung der bis Jahresschluß zu erledigenden Transporte ist ausgeblieben. Der ungünstige Wasserstand auf der Strecke Straßburg—Basel verhinderte eine nochmalige Aufnahme der Schiffahrt nach Basel auf dem Rhein. / Der Wasserstand ging während der Berichtszeit fast ununterbrochen zurück. Wenn das trockene Wetter noch weiterhin anhält, so rechnet die Schiffahrt mit erheblichem Kleinwasser während des kommenden Monats. Bereits gegen Ende der Berichtszeit mußte mit der Leichterung tiefgehender, hauptsächlich von Holland zum Oberrhein fahrender Schiffe begonnen werden. Auch auf der Strecke Mannheim—Straßburg konnten die auf Wasserstand bis Mannheim abgeladenen Kähne ohne Leichterung nicht mehr fluten. Der Wasserstand betrug am 1. 9. 1,73 m, er stieg am 3. 9. auf 2,05 m Cauber Pegel und ging dann ununterbrochen zurück auf 1,87 m am 8. 9., 1,61 am 14. 9., 1,53 m am 19. 9. und 1,22 m am 29. 9., um am 30. 9. sich wieder auf 1,23 zu heben. / Nach den amtlichen Notierungen der Schifferbörse zu Duisburg-Ruhrort betrug die Fracht Rhein-Ruhr-Häfen—Mannheim 1,30 M je t bei ganzer Lade- und Löschzeit am 1. d. Mts. An mehreren Tagen kam keine Notierung zustande, der Satz von 1,30 M je t blieb unverändert bis zum 19. d. Mts., er stieg am 22. d. Mts. auf 1,50 M je t. Für Rhein-Herne-Kanalhäfen—Mannheim betrug der Frachtsatz seit dem 4. d. Mts. 1,50 M je t bei ganzer Lade- und Löschzeit und konnte am 20. d. Mts. auf 1,70 M je t anziehen. Die Tagesmiete betrug nach den amtlichen Notierungen am 18. und 22. d. Mts. 5 Pf. sowie am 27. 6 Pf. bei 20 Tagen Garantie Rücklieferung Ruhrort. / Im Talgeschäft Rhein-Ruhr-Häfen—Rotterdam bewegten sich die Frachtsätze zunächst auf der Höhe des Vormonats und konnten erst gegen Ende des Monats eine Steigerung erfahren. Die Frachtsätze eröffneten am 1. d. Mts. mit 1,10 M je t ausschließlich und 1,22½ M je t einschließlich Schlepplohn, der letztere Satz stieg am 6. 9. auf 1,25 M und betrug nach geringen Schwankungen seit dem 21. d. Mts. 1,25 M, am 26. d. Mts. stieg der Satz ausschließlich Schlepplohn von 1,10 M auf 1,30 M je t, der einschließlich Schlepplohn von 1,25 M auf 1,45 M je t, am 27. 9. auf 1,65 M und am 30. 9. auf 1,85 M. Für Schiffe ab Rhein-Herne-Kanal-Häfen eröffneten die Frachtsätze mit 1,30 M je t ausschließlich und 1,42½ M einschließlich Schlepplohn, am 6. d. Mts. stieg der letztere Satz auf 1,45 M je t, am 26. d. Mts. auf 1,65 M je t und am 27. 9. auf 1,85 M. / Am Beginn der Berichtszeit fand eine Stillegung von Schleppkraft statt, von der man eine Besserung des Schleppgeschäftes erwartete. Eine wesentliche Besserung des Schleppgechäftes war trotzdem bis zum Ende der Berichtszeit nicht zu bemerken, es war nicht möglich, die im Betrieb verbliebenen Boote regelmäßig mit ausreichenden Schleppzügen fahren zu lassen. Obwohl die Schleppschiffahrt unter den niedrigen Wasserstandsverhältnissen sowie dem häufigen Auftreten von Nebel sehr zu leiden hatte, blieben die Schlepplöhne unverändert. Sie betrugen auf der Strecke Rhein-Ruhr-Häfen—Mannheim 1,15 bis 1,20 M und erhöhten sich erst am 28. 9. auf 1,20 bis 1,30 M. Die Umschlagsanlagen in den Duisburg-Ruhrorter Häfen waren zum großen Teil nur mit einem Bruchteil ihrer Leistungsfähigkeit beschäftigt. Die Ankünfte blieben außerordentlich gering, eine regelmäßige Beschäftigung hatten nur die Stückgutbetriebe zu verzeichnen. / Die Getreideankünfte waren in diesem Monat etwas lebhafter, jedoch verursachte die geringe Fahrtiefe in der Schleuse erhebliche Schwierigkeiten und besondere Unkosten, da die meisten Schiffe aufgeleichtert werden mußten, um den Duisburger Innenhafen zu erreichen.

Mitgeteilt von der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel zu Duisburg-Ruhrort.

Neckar Die Güterschiffahrt zwischen Mannheim-Heilbronn und umgekehrt konnte wegen Kleinwassers auch in diesem Monat noch nicht wieder aufgenommen werden. / Nach den Personenfahrten Heilbronn-Wimpfen und Neckarsteinach-Heidelberg bestand bei warmem Wetter stets starke Nachfrage; sie mußten jedoch der vorgerückten Jahreszeit wegen gegen Ende des Monats ebenfalls eingestellt werden. / An der Staustufe Heidelberg ist die Schiffahrt aus dem freien Fluß (Haarlaß) in die neue Doppelschleuse verlegt worden. Am neuen Walzenwehr ist in einer Oeffnung der Tiefbau vollständig fertig und die Montage der Walze im Gange. Die Tiefbauarbeiten für die beiden anderen Oeffnungen werden voraussichtlich noch in diesem Herbst fertiggestellt werden. / An den beiden Staustufen Horkheim und Obereßlingen konnten dank der für Bauausführungen günstigen Wasserstands- und Witterungsverhältnisse die Tiefbauarbeiten an den Wehren, Kanälen und Kraftwerken so gefördert werden, daß sie in der Hauptsache im November d. J. vollendet sein werden. An beiden Wehren ist je in einer Oeffnung der Wehrverschluß bereits eingebaut. / An den Staustufen Cannstatt und Münster wurden umfangreiche Erdarbeiten für Erbreiterung und Eindämmung sowie für einen Durchstich ausgeführt, der Tiefbau für die linke Oeffnung des neuen Walzenwehrs in Cannstatt ist fertiggestellt und mit der Gründung des neuen Kraftwerks ist begonnen.

Mitgeteilt von der Neckar-A.-G., Stuttgart

Westdeutsche Kanäle Im Verkehr auf den westdeutschen Kanälen zeigt sich im Monat September eine leichte Belebung. Die Erzzufuhren über Emden steigern sich infolge der Wiederaufnahme der Arbeit in den schwedischen Erzgruben und können in der zweiten Septemberhälfte als normal bezeichnet werden. Die Kohlenverladungen waren mittelmäßig, entsprachen aber Ende des Monats nicht den gesteigerten Erzzufuhren. Die Grubenholztransporte waren normal. Im Getreideverkehr trat im September eine starke Abschwächung ein, die wohl in der Hauptsache auf die gute Inlandsernte zurückzuführen ist. Im Hannover-Verkehr ist bemerkenswert, daß die Erztransporte verhältnismäßig gering waren. Da auch die Kalitransporte wesentlich nachgelassen haben, fehlte es an Rückladung. Die Kohlenverladungen nach Hannover hielten sich auf der Durchschnittshöhe. Der Verkehr auf der Strecke Hannover—Hildesheim hat sich weiter günstig entwickelt. Auf der Weser herrschte infolge des anhaltenden Niedrigwassers, welches bedingte, daß die Schiffe in Minden bis auf $^1/_3$ ihrer Tragfähigkeit geleichtert werden mußten, zeitweise Nachfrage nach Schiffsraum. Der Schleusen- und Schleppbetrieb arbeitete im allgemeinen reibungslos. Gelegentliche Stockungen im Abschleppen der Kähne ab Rhein-Herne-Kanal-Häfen wurden durch entsprechende Maßnahmen des Schleppamtes beseitigt.

Mitgeteilt vom Schiffahrt-Verein für die westd. Kanäle und die Weser E. V., Dortmund.

Weser Der Wasserstand der Weser hielt sich in den gleichen geringen Grenzen wie in den Vormonaten. Die Kähne konnten auf der Oberweser (Hann.-Münden bis Minden) nur auf etwa 95 cm abgeladen werden. Dabei konnten die für diese Strecke in Betracht kommenden annähernd 500 t fassenden Fahrzeuge nur i. D. etwa 225 t laden, während die großen Kähne auf der Mittelweser, die jetzt etwa 750 t Tragfähigkeit besitzen, bis auf 300 t abgeleichtert werden mußten, womit natürlich erhebliche Verluste an Zeit und Geld verbunden waren. / Durch die Bremer Weserschleuse gingen 215 000 t oder 15 000 t weniger als im August. Den Ausfall trug allein die Talfahrt, die von 185 000 t auf 167 000 t zurückging, da die Kohlentransporte erheblich nachließen (67 000 t gegen 34 000 t). Auch die Kies- und Steine-Verschiffungen waren mit 72 000 t um etwa 5000 t niedriger. Dagegen stieg der Kaliversand von 4000 t auf 12 000 t. Im Bergverkehr steigerte sich die Getreideabfuhr von 20 000 t auf 29 000 t, während Holz mit 5000 t um 2000 t zurück blieb. Insgesamt wurden bergwärts 47 000 t verfrachtet gegen 43 000 t im Vormonat.

Mitgeteilt vom Weserbund e. V., Bremen.

Elbe 1. Unterelbe. Das Ladungsangebot war anfangs des Berichtsmonates noch mäßig, belebte sich jedoch kräftig gegen Ende des Monats. Kahnraum war dementsprechend zu Anfang des Monates reichlich vorhanden, während er sich gegen Schluß stark verknappte. Die Frachten zeigten steigende Tendenz. In der letzten Dekade schnellten sie sprunghaft empor. Die Niedrigwasserkalamität dauerte während des ganzen Berichtsmonates an und beeinflußte die Frachtenlage wesentlich. Am 18. September entstand auf der Mecklenburgischen Strecke bei Boizenburg, gegenüber der Hafeneinfahrt, eine schlechte Stelle, die Stockungen im Schiffahrtsverkehr verursachte. Zur Beseitigung der schlechten Stelle mußte von der Preußischen Wasserbauverwaltung ein Bagger herangezogen werden, da die Mecklenburgische Wasserbauverwaltung selbst nicht über genügende Hilfsmittel verfügte. Die Durchfahrt an der schlechten Stelle brauchte zwar nicht völlig gesperrt zu werden, jedoch konnten Schleppzüge anfangs nur in ganz langsamer Fahrt die Stelle durchfahren. Es sammelten sich daher größere Massen von Fahrzeugen an. Der Umlauf der Betriebsmittel wurde nicht unempfindlich behindert. Die starke Verknappung des Kahnraumes gegen Ende des Berichtsmonates an der Unter- und Mittelelbe ist auch auf diese Stockungen im Betriebsmittelumlauf zurückzuführen. Dieser Vorfall zeigt erneut die dringliche Notwendigkeit der alsbaldigen Durchführung der Niedrigwasserregulierung. Die Elbeschiffahrt hat durch ihre wirtschaftspolitische Interessenvertretung entsprechende Forderungen an die zuständigen Behörden gerichtet. Der Vorfall bei Boizenburg beweist andererseits aber auch die Dringlichkeit der Behördenreorganisationen innerhalb der Wasserstraßenverwaltung. Der an sich vorhandene gute Wille der Wasserbaubehörden, in solchen Fällen schnell Hilfe zu bringen, wird häufig behindert durch die verschiedenen Zuständigkeiten der Elbuferstaaten. / Unter den bergwärts zur Verladung gelangten Gütern sind besonders zu erwähnen Futtermittel, Getreide, Palmkerne, Papierholz usw.

2. Mittelelbe. Das Talgeschäft war zu Beginn des Berichtsmonates in Massengütern noch recht mäßig. Kahnraum war infolgedessen in der ersten Monatshälfte in genügendem Umfange vorhanden. Die erzielten Talfrachten waren in Anbetracht der geringen Ausnutzungsmöglichkeit der Fahrzeuge als gering anzusehen. Erst gegen Ende des Monats trat eine stärker werdende Verknappung des Kahnraumes an der Mittelelbe ein. Das Ladungsangebot, das anfangs gering war, besserte sich. Die neue Getreideernte, die durchweg gut ausgefallen ist, brachte zahlreiche Getreidetransporte auf den Elbeweg. Die Frachten zogen daher gegen Ende des Berichtsmonates im Talverkehr kräftig an. Stark behindert war die Elbeschiffahrt durch die niedrigen Wasserstände. Der Magdeburger Pegel notierte am 1. September 11 cm, erreichte am 7. September den Höchstwasserstand des Monates mit 22 cm, um alsdann wieder auf —0,03 m am 19. September zu fallen. Die gegen Ende des Monates einsetzenden Regenfälle reichten nicht aus, um irgend eine fühlbare Besserung der Wasserstandsverhältnisse herbeizuführen. / Im Bergverkehr von der Mittelelbe entwickelte sich das Stückgutgeschäft lebhaft. Die Steinsalztransporte nach Böhmen wurden gegen Ende des Berichtsmonates in beschränktem Umfange wieder aufgenommen.

3. Oberelbe. In stärkerem Maße noch als an der Unter- und Mittelelbe machten sich in Sachsen und Böhmen die schlechten Wasserstandsverhältnisse fühlbar. Der Waserstand erfuhr zwar zu Anfang des Monates eine kleine Aufbesserung, ging aber sofort wieder auf einen ungenügenden Stand zurück. Der Dresdener Pegel zeigte am 4. September mit 1,78 m den höchsten und am 12. September mit 2,15 m den niedrigsten Stand. Der Außiger Pegel stand am 5. September mit —19 cm am höchsten und am 11. September mit —56 cm am niedrigsten. Das Ladungsangebot war sehr gering, sodaß Kahnraum stets genügend vorhanden war. / Die bevorstehende Tariferhöhung der Reichsbahn ist geeignet, der Elbeschiffahrt weiter schwere Nachteile zuzufügen. Fast sämtliche Seehafen-Ausnahmetarife, die die Interessen der Elbeschiffahrt berühren, werden von der Tariferhöhung ausgenommen. Durch die Erhöhung der Zu- und Ablauffrachten im Verkehr mit den Binnenhäfen tritt eine Verminderung der Wettbewerbsfähigkeit ein, die sich bei einzelnen Gütern ganz empfindlich fühlbar macht. Besonders überraschend war für die Elbeschiffahrt die kurz vor der Tariferhöhung noch vorgenommene Senkung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes 52 für Papier usw. Dadurch besteht die Gefahr, daß die sehr beträchtlichen Papiertransporte, die in der Verkehrsbilanz der Elbe eine sehr wichtige Rolle spielen, vom Wasserweg abgezogen werden. Sehr empfindlich wird die Elbeschiffahrt ferner auch betroffen durch die Erhöhung der

Schiffahrtsabgaben. Zwar werden bekanntlich auf der Elbe selbst Schiffahrtsabgaben nicht erhoben, jedoch geht ein nicht unbeträchtlicher Teil des Elbeverkehrs nach den anschließenden künstlichen oder kanalisierten Wasserstraßen.

Mitgeteilt von der Arbeitsgemeinschaft der Elbeschiffahrt e. V., Magdeburg.

Elbefrachten: Für komplette Kahnladungen erstklasiges Schwergut stellten sich die Elbefrachten für 100 kg exkl. Bugsierlöhne wie folgt:

	2.1.28	10.2.28	1.3.28	27.3.28	2.5.28	1.9.38	29.9.28
Magdeburg	60	23	32	27	23	60	87 Pf.
Schönebeck	61	24	33	29	24	61	88 „
Barby	62	25	35	30	25	62	89 „
Akon	64	27	36	31	26	63	91 „
Wallwitzhafen	65	28	37	32	27	66	92 „
Klein-Wittenberg	72	33	42	40	35	72	105 „
Torgau	80	38	50	47	42	82	115 „
Riesa	85	43	55	52	47	97	140 „
Dresden	88	46	58	55	50	100	143 „
Laube-Tetschen	8½	4½	5,75	5.40	4¾	9½	14 Kc.
Außig	9	5	6,25	5.90	5¼	10	14½ „
Berlin, Kohlen ca.	75	30	36	33	35	72	80 Pf.
Berlin, Getreide ca.	80	36	41/42	38	38	78	86 „
Bresl., schw. Futtermittel	—	57	63	60	62	—	130 „
Breslau, Schwergetreide	—	62	68/70	65	67	—	140 „
Halle a. S., transito	80	60	65	60	63	100	1³5 „

Mitgeteilt vom Spediteurverein Herrmann & Theilnehmer, Hamburg

Oder 24.—30. 9 1928: Nach zweimonatiger Pause können wir heute die Herausgabe von Wochenverkehrsberichten wieder aufnehmen, nachdem zu Beginn der vergangenen Woche die Oder endlich eine erhebliche Wasserstandsaufbesserung erfahren hat. Ratibor meldete am 24. d. M. 3,63 m. Leider stellt sich der Wuchs nur als eine kurze Welle dar, mit welcher nur ein Teil der vollbeladenen Talschiffahrt, die wochenlang auf der Oder versommert lag, von Breslau abfahren konnte. Für den weitaus größeren Teil reichte der Wasserwuchs nicht aus, und es müssen nun diese Kähne eine neue Wachswasserwelle abwarten, wenn die Schiffer nicht sofort zur Ableichterung schreiten. Die auf ihrem Lauf in das untere Stromgebiet sehr verflachende Welle hat am Sonnabend Fürstenberg erreicht, so daß von dort die versommerte Bergschiffahrt nunmehr weitergeschleppt werden konnte. Die Leistungen der Schleuse Ransern, welche in der abgelaufenen Woche geschützt hat: zu Tal 365 beladene und 1 leeren Kahn, zu Berg 57 beladene und 26 leere Kähne, waren gute. Wäre jedoch die zweite Schleuse in Ransern schon fertig, so würden etwa doppelt soviel versommerte Kähne geschleust worden sein. Zum Talumschlag gelangten in Cosel-Hafen 4636 t, darunter 13 t Güter, Oppeln 231 t, Breslau 7237 t, darunter 3158 t Güter, Maltsch 5603 t, darunter 1933 t Güter. In Stettin wurde etwas Massenladung zur Beförderung oderaufwärts übernommen. In Hamburg sind die Schifferanteilfrachten nach der Oder trotz geringem Ladungsangebot außerordentlich hoch, was auf die Abneigung der wenigen in Hamburg befindlichen Schiffer zur Fahrt nach der Oder zurückzuführen ist.

Mitgeteilt vom Schiffahrtsverein zu Breslau e. V., Breslau.

Ostpreußische Wasserstraßen Die Lage der ostpreußischen Binnenschiffahrt hat sich im Monat September d. J. verschlechtert. An neuen Ladungen ist eine Partie Steine von Königsberg nach Nemonien und Gilge zur Pflasterung des Weges Nemonien—Gilge aufgekommen. Die Kohlenverschiffungen nach Tilsit und Ragnit sowie die Ziegelverfrachtungen ließen weiter nach. Das Kahnraumangebot war sehr reichlich, viele Fahrzeuge blieben, ohne Ladung zu erhalten, an den verschiedenen Stationen liegen. Der Wasserstand war zu Beginn des Monats weniger günstig, dann befriedigte er. Die Lage des Frachtenmarktes ist nach wie vor still. Die Frachten sind weiter zurückgegangen. / Infolge Ausfalls des Herbstgeschäftes sind die Beschäftigungsaussichten für einen großen Teil der Schiffer sehr gering.

Mitgeteilt von Robert Meyhoefer G. m. b. H., Königsberg/Pr.

Die Wasserstandsverhältnisse der norddeutschen Stromgebiete im September 1928. (Nach den an die Landesanstalt für Gewässerkunde gelangenden amtlichen Nachrichten.) Waren schon die vorhergehenden Monate verhältnismäßig regenarm, so war der September in Norddeutschland mit Ausnahme seines östlichen Teils von einer selten beobachteten Trockenheit. In Berlin fiel nur an zwei Tagen Regen im Betrage von 2 mm, d. h. 5% des Normalbetrages, in Magdeburg wurden 21, in Arnsberg 33 und in Leobschütz (Oberschlesien) 76% der durchschnittlich im September fallenden Regenmenge gemessen. Erst etwa gegen den 20. setzten Regenfälle ein, die im Odergebiet und östlich davon einen bemerkenswerteren Einfluß auf die Wasserstände auszuüben vermochten. Im Memel- und Pregelgebiet wurden hierdurch die Wasserstände, die in der ersten Hälfte des Monats etwa zwischen Mittelniedrig- und Mittelwasser gelegen hatten, unwesentlich über das Letztere gehoben. Bei der Weichsel, deren Wasserstände vorher etwa um Mittelniedrigwasser schwankten, wurde letzteres nur unwesentlich überschritten. Die Wasserstände der mittleren und unteren Oder hielten sich wie im Vormonat unter Mittelniedrigwasser. Die in Oberschlesien gefallenen starken Regen riefen im Oberlauf eine erheblichere Anschwellung hervor, deren Scheitel Ratibor am 25. und Dyhernfurth am 27. passierte und welche die Wasserstände vorübergehend über das Mittelwasser hob. Während im Elbegebiet die Wasserstände fast während des ganzen Monats unter dem Mittelniedrigwasser blieben, hielten sie sich bei der Weser, Ems und dem Rhein zwischen Mittelniedrig- und Mittelwasser. Aus dem Edersee wurden im Laufe des Monats 51 Millionen cbm abgelassen, sodaß sein Inhalt am Ende des Monats nur noch 63 Millionen cbm betrug. Mit Ausnahme von Memel und Pregel liegt sonst überall diesmal das Monatmittel meist bedeutend unter dem langjährigen Durchschnitt für September.

Dr. W. Friedrich.

Wasserstände im September 1928

Gewässer	Pegelstelle	September 1928 NW	MW	HW	MW September 96/25*)	Jahresmittel 96/25*) MNW	MW	MHW
Memel	Tilsit	129	175	279	151	76	242	610
Pregel	Gr.Bubainen	216	243	288	129	68	194	448
Weichsel	Kurzebrack	21	33	49	127	25	181	526
Oder	Ratibor	74	108	367	154	80	178	601
„	Frankfurt	6	12	20	119	51	160	370
Warthe	Landsberg	—22	—14	—6	7	—36	66	252
Netze	Vordamm	—28	—13	5	— 6	—45	28	140
Elbe	Barby	—6	6	23	106	23	172	454
„	Wittenberge	7	17	32	115	43	187	441
Saale	Trotha U.P.	96	116	134	163	117	210	484
Havel	Spandau U.P.	16	22	28	44	22	74	143
Spree	Kersdorf U.P.	182	191	198	203	178	225	306
Weser	Minden	172	180	200	210	163	264	565
Aller	Westen	160	194	236	231	181	287	480
Ems	Greven	—8	32	98	79	—10	168	567
Rhein	Maxau	352	396	450	438	290	429	661
„	Kaub	121	160	207	224	101	236	522
„	Köln	71	113	157	216	76	256	643
Main	Wertheim	83	91	110	120	83	158	422
Mosel	Trier	—30	—9	13	46	—5	101	476

*) Bei Kersdorf 1914/25

EISENBAHNFRAGEN.

Gütertarifstelle für Metallindustrie und Metallhandel E. V. Auf der am 5. Oktober 1928 in Hamburg stattgefundenen 8. ordentlichen Mitgliederversammlung der Gütertarifstelle für Metallindustrie und Metallhandel E. V. machte Reichsbahndirektor Mogk, Leiter der Tarif- und Verkehrsabteilung der Reichsbahndirektion Altona, interessante Ausführungen über das Thema: „Seehafenein- und -ausfuhrtarife unter besonderer Berücksichtigung des Ausnahmetarifs für Ganz- und Halbfabrikate aus Nichteisenmetallen." Dem Referat entnehmen wir:

„Seehafenein- und -ausfuhrtarife sind erforderlich zur Förderung der deutschen Wirtschaft. Hierzu gehören insbesondere die Belange der deutschen Seeschiffahrt, der deutschen Seehäfen und der binnenländischen Volkswirtschaft. Den Seehäfen soll zur Befruchtung der von ihnen geschaffenen Anlagen Verkehr, den in den Häfen tätigen Arbeitskräften Arbeit zugeführt, der Ein- und Ausfuhrhandel sowie die Spedition in den Seehäfen gefördert werden. Eine leistungsfähige deutsche Seeschiffahrt ist schon zur Besserung der deutschen Zahlungsbilanz durch Zuführung der Einnahmen notwendig, liegt aber auch im dringenden Interesse der deutschen Ein- und Ausfuhr. Ausländische Reedereien würden in erster Linie die eigene Volkswirtschaft begünstigen und die deutschen Seehäfen vielfach nicht oder nicht so zahlreich anlaufen. Es würden vielfach durch die Beförderung deutscher Güter über ausländische Zwischenhäfen die Kosten erhöht, die Dauer der Beförderung verlängert und damit der Deutsche im Wettbewerb auf dem Auslandsmarkte wesentlich schlechter gestellt werden. Auch handelt es sich darum, dem deutschen arbeitenden Volke ein bedeutendes Betätigungsfeld zu erhalten und zu erweitern sowie den Werften und den Schiffbaumaterial herstellenden Werken für die bedeutende Zahl ihrer Arbeitskräfte Arbeit zu schaffen. Die geographische Lage wichtiger deutscher Wirtschaftsgebiete zu ausländischen Seehäfen macht eine tarifarische Unterstützung der deutschen Seehäfen erforderlich. Rheinland-Westfalen, Südwestdeutschland, Pfalz, Baden und Württemberg liegen — ganz abgesehen von der Einwirkung des Rheins, Mains und künstlicher Wasserstraßen — günstig zu den ausländischen Westhäfen (Rotterdam, Amterdam usw.), zum Teil auch zu französischen Häfen. Im südlichen Teil von Baden, Württemberg und Bayern macht sich der Einfluß italienischer Häfen (Genua, Venedig und Triest), im südlichen Teil von Sachsen und in den an die Tschechoslowakei angrenzenden Teilen Schlesiens Triest und im Osten, insbesondere Oberschlesien, der Wettbewerb von Danzig und des neuen polnischen Hafens Gdingen geltend.

Vielfach wird durch tarifarische Maßnahmen zugunsten deutscher Seehäfen längeren deutschen Eisenbahnstrecken der Verkehr zugeführt, also die Einnahme der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft erhöht. Derartige Maßnahmen wirken auch stark fördernd auf die binnenländische Volkswirtschaft. Während in anderen Ländern, z. B. Belgien und England, die Industrien an oder in der Nähe der Küste liegen, hat die deutsche Industrie vielfach — namentlich die in Schlesien und Süddeutschland ansässigen — weite Wege und teure Frachten. Auch ist der deutschen Industrie der Wettbewerb auf dem Auslandsmarkte durch die Neuschaffung oder Erweiterung wichtiger Industrien im Auslande während und nach dem Kriege und durch vielfach aufgerichtete Zollmauern stark erschwert. Die bedeutende Belastung mit Steuern, der Kapitalmangel, hohe Zinsen, Steigerung der Arbeitslöhne und andere Umstände erschweren die wirtschaftliche Stellung der Erzeuger deutscher Waren sehr. In der Vorkriegszeit haben die preußisch-hessischen Bahnen die in den vorstehenden Darlegungen genannten wirtschaftlichen Faktoren durch zahlreiche Seehafenein- und -ausfuhrtarife in geradezu vorbildlicher Weise gefördert; sie konnten dies, da der Betrieb reichliche Ueberschüsse abwarf.

Im Versailler Vertrag gewährte der bis zum 10. Januar 1925 (5 Jahre) in Kraft gewesene Artikel 325 den alliierten und assoziierten Mächten das Recht, die Uebertragung von Seehafentarifen auf ihre Häfen zu verlangen. Aus diesem Grunde und mit Rücksicht auf die völlig geänderten wirtschaftlichen Verhältnisse wurden mit Wirkung vom 1. September 1919 alle Seehafenein- und -ausfuhrtarife aufgehoben. Als Ausgleich wurde die unentgeltliche Bedienung des Ueberseeverkehrs den deutschen Seehäfen widerruflich gewährt und auch nach Einführung zahlreicher Seehafentarife bisher beibehalten.

Mit Einführung des Goldtarifes am 1. November 1923 wurden die ersten neuen Seehafenein- und -ausfuhrtarife eingeführt und in der Folgezeit stark vermehrt. Sie haben bisher gute Erfolge gezeitigt. Besonders hervorzuheben sind hier der am 1. März 1924 eingeführte und am 16. Februar 1928 weiter erheblich ermäßigte Ausnahmetarif 35 für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren und der am 1. Oktober 1925 geschaffene Ausnahmetarif 35a für Halbzeug und fertige Erzeugnisse aus Nichteisenmetallen, der mit Wirkung vom 23. August 1928 in den Ausnahmetarif 35 aufgegangen ist. Damit sind Ganz- und Halbfabrikate aus unedlen Metallen jetzt wieder wie in den vorkriegszeitlichen Ausfuhrtarifen S 5 (außerdeutscher europäischer Länder) und S 5 t (außereuropäischer Länder) mit den Eisen- und Stahlwaren gleichgestellt und haben damit weitere bedeutende Ermäßigungen erhalten. Auf Grund des Artikels 325 mußten eine Reihe von Seehafentarifen auch den belgischen Häfen zur Verfügung gestellt werden. Einige wurden auf Wunsch Hollands auch dessen Häfen eingeräumt. Beide Hafengruppen haben jetzt noch deren vier.

Nachdem der Vortragende noch die für die Aufstellung von Wettbewerbs- und von Industrietarifen, ferner die für die Festlegung von Mindestmengen maßgebenden Gesichtspunkte dargelegt hatte, betonte er, daß die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft das unter Beachtung ihrer eigenen Wirtschaftslage Mögliche getan habe und sprach die Hoffnung aus, daß die deutschen Bahnen in der Lage sein würden, den bisher eingeschlagenen Weg erfolgreich fortzusetzen.

Die Versicherung von cif-Geschäften behandelte in einem eingehenden Vortrag Rechtsanwalt Dr. Hilbert, Berlin.

In einem kurzen Referat über die „Bedeutung der Statistik für Tarif- und Verkehrsfragen wies Dr. O. Helbing, Berlin, auf die mannigfachen Gelegenheiten hin, bei denen

in Tarif- und Verkehrsverhandlungen ein Zurückgreifen auf Statistiken unumgänglich nötig ist. Die benötigten Statistiken sind mannigfacher Art; zur Begründung von Wünschen und zur Information über die Tragweite von Maßnahmen auf dem Gebiete der Verkehrs- und Tarifpolitik müssen Produktions- und Verbrauchsstatistiken, Preis- und Transportstatistiken herangezogen werden, die sich in einer ganzen Reihe von Fällen nicht nur auf die Verhältnisse im Inland, sondern auch im Ausland beziehen. Die Frage, ob die an vielen Stellen laufend geführten statistischen Arbeiten ausreichen, um das statistische Material für die Klärung von Tarif- und Verkehrsfragen zu beschaffen, muß verneint werden. Es hat sich immer wieder als notwendig herausgestellt, für Tarif- und Verkehrsverhandlungen Sondererhebungen durchzuführen, die z. T. umständliche und zeitraubende Arbeiten erforderlich machen. Man wird sich die Frage vorlegen müssen, inwieweit es ohne Belastung der einzelnen Betriebe möglich und zweckmäßig ist, gewisse Erhebungen regelmäßig und dauernd durchzuführen. Die Gütertarifstelle für Metallindustrie und Metallhandel, die als fachkundiges Organ der Nichteisenmetallwirtschaft bisher schon die notwendigen Erhebungen von Fall zu Fall durchführte, wird ohne Zweifel in ganz besonderem Maße geeignet sein, derartige Erhebungen durchzuführen, ohne daß den einzelnen Betrieben damit besondere Aufwendungen auferlegt werden. Bei Durchführung derartiger Arbeiten wird nicht nur das spezielle Material für die Begründung von Wünschen der Nichteisenmetallwirtschaft in Einzelfragen wesentlich schneller beschafft werden können, es wird vielmehr darüber hinaus möglich sein, rechtzeitig sich ergebende Möglichkeiten zur Vorbringung von Tarif- und Verkehrswünschen zu erkennen. Zu erwägen wäre des weiteren, ob nicht durch Zusammenarbeit mit der Reichsbahn und den amtlichen statistischen Stellen eine Reform der Verkehrsstatistik angebahnt werden könnte, die den praktischen Bedürfnissen hinsichtlich der Gliederung der Statistiken und der Schnelligkeit der Veröffentlichung Rechnung trägt. Die Arbeiten der Metallstatistischen Zentralstelle beim Gesamtausschuß zur Wahrung der Interessen der deutschen Metallwirtschaft haben die Zweckmäßigkeit derartiger sinnvoller Zusammenarbeit auf dem Gebiete der Metallstatistik unter Ausschaltung unfruchtbarer Doppelarbeit erwiesen.

GESCHÄFTLICHE MITTEILUNGEN

Pommerscher Binnenschiffahrts-Verein, Stettin. In der letzten Ausschuß-Sitzung wurde zum Vorsitzenden des Pommerschen Binnenschiffahrtsvereins Dr. Toepffer, 1. stellv. Vorsitzender, Ernst Kühnke, 2. stellv. Vorsitzender, Konsul Gribel, Kassenführer, Direktor Semmelhack, Schriftführer, Dr. Schrader, stellv. Schriftführer, Direktor Kröger, und weiteren Mitgliedern Otto Ippen und Ludwig Franzelin gewählt.

Berliner Schiffahrts-Verein e. V., Berlin. In der am 19. 9. 1928 stattgefundenen ersten Sitzung nach den Sommerferien widmete der Vorsitzende, Herr Meyer, dem verstorbenen Mitglied Herrn Direktor Fritz Klopsch einen Ehren-Nachruf. — Die Versammlung befaßte sich u. a. mit der Frage der staatlichen Beihilfe an notleidende Schiffahrttreibende, mit einem Antrag auf Errichtung einer neuen Brücke in Erkner, sowie mit der Frage der Ladestraßen im Humboldthafen. Es wurde sodann beschlossen, den zuständigen Stellen das Ersuchen um Errichtung von Binnenschiffahrtsgerichten zuzuleiten und bei den Wasserbauämtern den Antrag zu stellen, beim Vorliegen von Anzeigen wegen Uebertretungen vor Erlaß eines Strafverfahrens gerichtliche Schiffahrts-Sachverständige zu vernehmen.

Hafenbautechnische Gesellschaft, Hamburg. Nachdem die für den 18. und 19. Mai d. J. geplante Hauptversammlung in Kiel-Flensburg — der Wahlen zum Reichstag und den Landtagen am 20. Mai wegen — ausfallen mußte, wurden am 11. September 1928 — eingeschaltet in die Veranstaltungen der Gesellschaft der Freunde und Förderer der Hamburgischen Schiffbau-Versuchs-Anstalt — in Düsseldorf eine Vorstandssitzung und eine Geschäftliche Mitgliederversammlung abgehalten. Es wurde beschlossen, den Mitgliederbeitrag von RM. 15,— auf RM. 20,— zu erhöhen, die 10. ordentliche Hauptversammlung am 10. und 11. Mai 1929 in Dresden abzuhalten. Im Jahre 1930 soll eine Hauptversammlung wiederum ausfallen mit Rücksicht auf die Internationale Weltkraftkonferenz in Berlin. Für 1931 wurde Emden als Hauptversammlungsort in Aussicht genommen. Mit der Hauptversammlung dort wird eine Einladung an das Konink1. Instituut van Ingenieurs im Haag verbunden werden, in Erwiderung der Einladung dieses Instituts 1927 nach Holland. Alsdann sollen die Hauptversammlungen in zweijährigen Abständen einander folgen, während in den zwischenliegenden Jahren — sofern nötig — Geschäftliche Mitgliederversammlungen nach dem Muster der Düsseldorfer 1928 stattfinden sollen. Diese 1. Geschäftliche Mitgliederversammlung eröffnete der Vorsitzende, Geheimrat Prof. Dr.-Ing. de Thierry, mit einem warm empfundenen Nachruf auf die seit der Duisburger Hauptversammlung 1927 verstorbenen (17) Mitglieder, wobei er besonders das Andenken des verstorbenen Vorstandsmitgliedes Dr.-Ing. e. h. Dr. rer. pol. h. c. Kurt Sorge, Berlin, hervorhob, dessen Ableben am Vormittage bekannt geworden war. Hierauf berichtete er über seine Teilnahme an der 100-Jahrfeier des Inst. of Civ. Eng. in London und löste damit eine lebhafte Aussprache aus, an der sich insbesondere Oberbaudirektor Dr.-Ing. Wendemuth, Hamburg, beteiligte. Den Bericht über die Zeit zwischen den Hauptversammlungen 1927 und 1928 erstattete der Geschäftsführer, Oberbaurat Baritsch, Hamburg. Die zahlreich besuchte Mitgliederversammlung bestätigte im übrigen die voraus mitgeteilten Beschlüsse des Vorstandes.

Verband Deutscher Verkehrsverwaltungen E. V., Berlin. Die diesjährige Hauptversammlung des Vereins Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen E. V. hat beschlossen, die Tätigkeit des Vereins, die bisher im wesentlichen auf das Straßenbahn-, Kleinbahn- und Privateisenbahnwesen beschränkt war, auch auf den öffentlichen Kraftwagenverkehr auszudehnen. Entsprechend diesem erweiterten Tätigkeitsgebiet ist der bisherige Name des Vereins Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen E. V. in „Verband Deutscher Verkehrsverwaltungen E. V.", Telegrammanschrift: Vaudevau abgeändert worden.

PERSÖNLICHES.

Der erste Syndikus der Handelskammer Stuttgart, Professor Dr. Blaustein, beging am 4. 9. 1928 seinen 50. Geburtstag. Der Südwestdeutsche Kanalverein e. V., Stuttgart hat aus diesem Anlaß dem Jubilar für seine tatkräftige und opferwillige Mitarbeit an den Bestrebungen des Vereins seine herzlichsten Glückwünsche übermittelt.

*

Am 4. 10. 1928 feierte Dr. rer. pol. h. c. Florian Klöckner in Löttringhausen seinen 60. Geburtstag. Das Vertrauen und die Wertschätzung, die man in Wirtschaftskreisen dem bekannten Wirtschaftspolitiker entgegenbringt, kommt in seinen zahlreichen Aufsichtsratsmandaten, die weit über die Montanindustrie hinausgreifen, zum Ausdruck.

*

Reichsverkehrsminister a. D. Dr. jur. Dr. h. c. Krohne, korrespondierendes Mitglied des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V., hat die Leitung der Stettiner Hafenverwaltung übernommen.

*

Der Syndikus der Industrie- und Handelskammer Magdeburg, Herr Dr. Hans Leonhard, in den Kreisen des Zentral-Vereins für deusche Binnenschiffahrt e. V. als tatkräftiger Förderer der Bestrebungen des Ausschusses zur Förderung des Rhein—Weser—Elbe-Kanals bekannt, konnte am 5. 10. 1928 auf eine 25jährige Tätigkeit bei der Industrie- und Handelskammer Magdeburg zurückblicken.

*

Am 21. Oktober 1928 feiert das Vorstandsmitglied der Firma Speditions-Verein Mittelelbische Hafen- und Lagerhaus Actien-Gesellschaft, Torgau-Elbe, Herr Direktor Ernst Reinicke seinen 65. Geburtstag. Weit über 40 Jahre betreut der Jubilar in leitender Stellung die bekannte Fima, eine der größten Anlagen an den mittelelbischen Plätzen.

Am 4. Oktober 1928 beging Herr Handelsgerichtsrat Eugen Silberstein i. Fa. Internationales Speditions-Bureau Georg Silberstein & Co., Berlin, stellvertretender Vorsitzender des Vereins Deutscher Spediteure, Mitglied der Industrie- und Handelskammer zu Berlin, seinen 60. Geburtstag. Dem auch in den Kreisen der deutschen Binnenschiffahrt bekannten und geschätzten Jubilar herzlichen Glückwunsch!

*

Am 9. 10. 1928 vollendete Landgerichtsdirektor a. D. Geheimrat Dr. Karl Röchling, ein Bruder des bekannten Großindustriellen Hermann Röchling, sein 70. Lebensjahr. Karl Röchling war von 1903 bis 1918 nationalliberaler Abgeordneter des Wahlkreises Saarbrücken-Ottweiler im Preußischen Landtag. Hervorgetreten ist er vor allem als zäher Vorkämpfer für die Kanalisierung der Mosel und Saar.

*

Am 8. 10. 1928 wurde in öffentlicher Sitzung der Stadtverordnetenversammlung der neue Oberbürgermeister von Aachen, Dr. Rombach, durch den Regierungspräsidenten Bischoff im Namen der preußischen Staatsregierung in sein Amt eingeführt.

*

Am 13. Oktober 1928 vollendete Herr Hermann Terjung, Duisburg, seit 1922 1. Vorsitzender des Duisburger Schiffer-Vereins, sein 60. Lebensjahr.

*

Am 31. Juli 1928 verschied nach längerem Leiden Bergrat a. D. Kleine in Dortmund. Weite Kreise des Bergbaues und der Industrie des Rhein-Ruhr-Gebietes bedauern lebhaft das Ableben dieses verdienten Wirtschaftsführers. Bergrat Kleine hat auch eine ganze Reihe von Jahren hindurch als Ausschußmitglied des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen e. V., Duisburg, dem Rheinschiffahrts- und dem Rheinhafenwesen seine Arbeitskraft und seine Erfahrung gewidmet.

BUCHBESPRECHUNGEN

Der Hamburger Hafen. Von John Fuhlberg-Horst. Verlagsbuchhandlung Broschek & Co., Hamburg. 112 Seiten.

Das volkstümliche Schrifttum über den Hamburger Hafen hat im letzten Jahrzehnt einen bemerkenswerten Aufschwung genommen. Den Anfang nach dem Kriege machte der damalige Dipl.-Ing. Walter Böttcher beim Wissenschaftlichen Archiv der Wasserbaudirektion mit seiner Schrift „Hamburgs Hafen". Sie liegt hinsichtlich Text und Ausstattung wesentlich erweitert in der von mir in Z. f. B. 3/1928, 86 besprochenen 2. Auflage unter dem Titel „Der Hafen von Hamburg" von Oberbaudirektor Dr.-Ing. Wendemuth der Wasserbaudirektion und Baurat Böttcher der Kaiverwaltung Hamburg vor. Ebenfalls in 2. Auflage liegt vor die mit amtlichem Material ausgestattete Schrift „Der Hamburger Hafen", herausgegeben vom Geographie-Ausschuß der Gesellschaft der Freunde des vaterländischen Schul- und Erziehungswesens in Hamburg, die zur Hauptsache schulpädagogischen Zwecken dient und die notwendige Heimatkunde vom Hafen und die Liebe zum Hamburger Hafen zu fördern bestimmt ist. Weiter kam kürzlich die Broschüre „Hamburger Hafenrundfahrt. Was man sieht und was man wissen muß", die Dr. Botsch, Hamburg, zum Verfasser hat, mit einem Hafenplan heraus, auf dem die Bahnhofsanlagen besonders hervorgehoben sind. (Vgl. Z. f. B. 17/1928, 527.) Sie alle — zusammen mit vielen Aufsätzen über den Hafen, die in Sammelwerken erschienen sind und aus amtlicher oder sonst berufener Feder stammen — sind zur Hauptsache beschreibender Natur und deshalb mit Bildern mehr oder weniger reichlich ausgestattet. / Zu diesen Arbeiten kommt nun in der Sammlung „Wege der Technik" das Bilderheft von John Fuhlberg-Horst „Der Hamburger Hafen", herausgebracht von der Verlagsbuchhandlung Broschek & Co., Hamburg. Es soll nach dem Vorwort „mehr geben, als eine Reihe bunt zusammengetragener Hafenansichten". Die Anordnung der Bilder geschah derart, daß jede Seite in sich abgeschlossen ist. Bei den St. Pauli Landungsbrücken wird mit dem Streifzug

durch das vielfach verzweigte Hafengebiet begonnen. 88 Bilder leiten dorthin, wo es Charakteristisches moderner Hafentechnik zu sehen gibt. Im 2. Teil folgen fast 100 Bilder der technischen Einrichtungen von Schiffen, mehr als 50 Bilder erzählen von der Arbeit auf den Werften, von Bergung und Hebung, und der 4. Teil führt von Cuxhaven hinaus auf weite Fahrt. Im Schlußbild auf Seite 112 sehen wir den zurückgekehrten Ozeanriesen wieder an den Kai gehen. Hervorzuheben sind die in den Text eingestreuten Uebersichtskarten (Ausschnitte aus dem Hafenplan). / An diesem Orte ist festzustellen, daß die Binnenschiffahrt mit vielen Bildern vom Hafenumschlag und aus den Flußschiffhäfen (S. 21) zu ihrem Rechte kam. Verlag und Bearbeiter sind von Behörden, Firmen und Privaten durch Ueberlassung von Bildern unterstützt worden; in erster Linie von der Wasserbaudirektion, den Reedereien und Werften. So konnte es zu einem Buch kommen, das sich den bekannten hochwertigen Erzeugnissen des Verlags Broschek & Co. würdig an die Seite stellt. Eine Jahrhundertgabe dieses Verlags an Hamburger Einwohner, denn die meisten von ihnen kennen — nach einem Naturgesetz — den Hafen nicht oder nur wenig; aber auch an alle Besucher Hamburgs, die, vom Geschauten im Hafen hingerissen, bleibend Wertvolles mit nach Hause nehmen wollen, ihre Erinnerungen wieder aufleben zu lassen, ihr Wissen über den Hafen zu erhalten und zu bereichern.

Oberbaurat Baritsch, Hamburg.

„Rhein — Main — Donau".
Bayern hat nur eine Wasserstraße, dafür aber eine um so wichtigere, das ist die Verbindung der Stromgebiete des Rheins und der Donau. Die Aufgabe für diese bayerische Wasserstraße besteht darin, Main und Donau zu einer schiffbaren Wasserstraße zu machen. / Die dahin zielenden Bestrebungen sind gleich wichtig und gleichberechtigt mit denen, die im Norden darauf ausgehen, den Rhein mit der Elbe zu verbinden und die Oder und Weser in ihrer Schiffbarkeit zu verbessern. / Um so mehr hat es in Bayern befremdet, daß das Programm, welches die Reichsregierung für den Ausbau der Reichswasserstraßen jüngst aufgestellt hat, eine merkliche Zurücksetzung der Rhein—Main—Donau-Wasserstraße gegenüber den norddeutschen Kanalprojekten bedeutet. / Daß diese Zurücksetzung der Rhein—Main—Donau-Wasserstraße eine ungerechtfertigte ist, geht aus der Monographie „Rhein—Main—Donau" hervor, welche soeben im Rahmen einer Sondernummer der „Bayerischen Industrie- und Handelszeitung" im Verlag F. C. Mayer, G. m. b. H., München 2 NW 5, Briennerstraße 9 erschienen ist. / Der derzeitige Leiter der Rhein—Main—Donau-A.-G., Oberbaudirektor Prof. Dr. Dantscher, gibt einleitend eine Darstellung der deutschen Wasserstraßenpolitik. Es folgt dann eine eingehend detaillierte Beschreibung des Baus der Großschiffahrtsstraße von Aschaffenburg bis Würzburg von Oberregierungsrat Th. Reichel. Nach prägnanten Ausführungen über Sinn und Zweck der bayerischen Großschiffahrtsbestrebungen des Syndikus des Bayerischen Kanal- und Schiffahrtsvereins K. G. Steller, Nürnberg, gibt Oberregierungsrat Hesselberger eine Darstellung der Entwicklung der Donau als Großschiffahrtsstraße im 20. Jahrhundert, wobei er besonders die Bedeutung der eben vollendeten Kachletstufe in Wort und Bild hervorhebt. / Es folgt endlich eine Reihe von Aufsätzen, welche die Industrie- und Verkehrszentren an der bayerischen Wasserstraße in ihrer wechselseitigen Bedeutung eingehend würdigen. Besonders ausführlich kommen hier Passau, Nürnberg, Frankfurt, Würzburg, Bamberg und Aschaffenburg zu Wort, auch die angestrebte Verbindung durch den Werrakanal zwischen Main bezw. Rhein und Weser, wobei Bamberg den Knotenpunkt darstellt. / Wer diese reich bebilderte und schön ausgestattete Monographie studiert — und dies kann jederman nur empfohlen werden — der wird zu der Ueberzeugung kommen, daß eine Zurücksetzung des Ausbaues der Rhein—Main—Donau-Wasserstraße nicht nur für Bayern, sondern für ganz Deutschland wirtschaftlich und kulturell nachteilig und schädigend wäre, und daß alles daran gesetzt werden muß, um sie, die eine symbolische Verbindung mit dem Bruderland Oesterreich ist und sein soll, so rasch wie möglich zur Vollendung zu bringen.

—

Die Eisenbahnverkehrsordnung vom 16. Mai 1928 nebst den amtlichen allgemeinen Ausführungsbestimmungen mit Erläuterungen und Hinweisen auf die deutsche und die österreichische Rechtsprechung. Zweite, vollständig umgearbeitete Auflage von Reichsbahndirektor Dr. Theodor Kittel (Reichsbahnhauptverwaltung), Regierungsrat Dr. Kurt Friebe (Reichsverkehrsministerium) und Dr. Ewald Hay (Deutscher Industrie- und Handelstag). 306 Seiten Din A. 5. In Ganzleinenband 12 RM. Verlag von Reimar Hobbing in Berlin SW 61.
Die Grundlage des gesamten Eisenbahnverkehrs sowohl der Personen- als der Güterbeförderung und der vielgestaltigen Rechtsbeziehungen zwischen Eisenbahn und Verkehr bildet die am 1. 10. 28 in Kraft getretene neue Eisenbahn-Verkehrsordnung, die gleichzeitig auch für die Oesterreichischen Bundesbahnen Geltung hat. Für alle Kreise der Wirtschaft, die ja täglich sich mit Beförderungsfragen zu beschäftigen hat, ist es daher eine dringende Notwendigkeit, sich mit den neuen Bestimmungen vertraut zu machen. Besonders für die sich in der ersten Zeit ergebenden vielfachen Zweifelsfragen wird die hier angekündigte Ausgabe mit authentischen Erläuterungen berufenster Sachkenner sich für die Praxis als unentbehrlich erweisen. Die Autorenverbindung gewährleistet eine objektive Stellungnahme zu allen Fragen vom Standpunkt der Bahnverwaltung wie der Wirtschaft und macht daher das Buch zu einem wirklich maßgebenden und zuverlässigen Berater für alle, die mit dem Eisenbahnverkehr zu tun haben.

Güter-Kursbuch (Gkb) der Deutschen Reichsbahn - Gesellschaft. Auswahl schnellster Güterzugverbindungen für den Wagenladungsfernverkehr. Winterausgabe 1928/1929. Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn. Berlin W 8, Format DIN 4 (210 : 297 mm) etwa 800 Seiten und eine Uebersichtskarte. Preis M. 3,—.
Pünktlich zum Fahrplanwechsel erscheint die Winterausgabe des Güter-Kursbuches der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, das bekanntlich das einzige Kursbuch für den Güterverkehr darstellt. Eine Anzahl neuer Verbindungen ist hinzugekommen. In der kurzen Zeit seines Erscheinens — es wird diesmal zum 8. Male herausgegeben — hat es sich einen großen Abnehmerkreis erworben, der ständig im Wachsen begriffen ist. Unter dem Gesichtspunkt, daß die Frachttarife in Kürze erhöht werden, empfiehlt sich für jeden tüchtigen Geschäftsmann die Anschaffung der neuen Winterausgabe, mit deren Hilfe er sich die Vorteile sichern kann, die mit einem schnellen Transport verbunden sind. Jede Firma, gleichgültig welcher Branche sie angehört, die regelmäßig Wagenladungen aufgibt oder empfängt, sollte es im ständigen Gebrauch in allen in Betracht kommenden Abteilungen haben.

Wirtschaftsführung und Finanzwesen bei den englischen Eisenbahnen. Eine Studie von Dr. jur. et rer. pol. Ludwig Homberger, Reichsbahndirektor und Mitglied der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Ministerialrat a. D., Berlin 1928. Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn, Berlin W 8. Format DIN A5 (148 : 210 mm) 72 Seiten mit 9 Anlagen englischer Formulare mit deutscher Uebersetzung. Preis RM. 4,80.
Das soeben im Verlage der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft (Berlin) erschienene Buch von Ministerialrat Dr. Homberger beschreibt mit großer Scharfsicht Wirtschaftsführung, Finanzwesen und verwandte Gebiete bei den englischen Eisenbahnen. Die englischen Verhältnisse, die der Verfasser auf einer längeren Studienreise erforschen konnte, sind für uns außerordentlich lehrreich, weil die englischen Eisenbahnen als Privatbahnen großen Stils darauf angewiesen sind, nennenswerte Verdienste aus ihrem Betrieb herauszuwirtschaften und dabei doch den Wünschen der anspruchsvollen Allgemeinheit gerecht zu werden. Die Darstellung wird durch neueste Zahlenangaben belegt, die man in anderen deutschen Büchern und Zeitschriften wohl kaum und auch im englischen nur verstreut findet. Wir halten es für einen besonderen Vorzug des Buches, daß auch die Buchungstechnik bei den englischen Eisenbahnen näher beschrieben wird. Die Ausführungen des Verfassers werden durch 9 Anlagen ergänzt, auf denen englische Formulare wiedergegeben sind. / Das Buch darf wegen seines sehr klaren Stils und seiner gewandten Sprache als ein neuer Typ der wissenschaftlichen Monographie bezeichnet werden. Es ist zu wünschen und zu erwarten, daß sich infolgedessen sein Leserkreis über die wissenschaftlichen und fachlichen Interessentengruppen hinaus auch auf solche Betriebe des Handels und der Industrie erstrecken wird, die sich der Ergebnisse vergleichender betriebswirtschaftlicher Studien bedienen wollen.

FIRMENNACHRICHTEN

„Rhenania" Speditions-Gesellschaft m. b. H. vorm. Leon Weiß, Mannheim. Manfred Linder ist Gesamtprokura erteilt in der Weise, daß er gemeinschaftlich mit einem Geschäftsführer oder einem Prokuristen zur Zeichnung der Firma berechtigt ist.

Rhenania Speditions-Gesellschaft m. b. H. vorm. Leon Weiß, Zweigniederlassung Kehl. Dem Kaufmann Manfred Linder ist Gesamtprokura in der Weise erteilt, daß er gemeinschaftlich mit einem Geschäftsführer oder einem Prokuristen zur Zeichnung der Firma berechtigt ist.

Vereinigte Spediteure und Schiffer Rheinschiffahrtsgesellschaft m. b. H., Mannheim. Herr Anton Kirchesch ist als Geschäftsführer ausgeschieden.

„Neska" Niederländisches Schiffahrtskontor Ges. m. b. H., Duisburg-Ruhrort. Herr Karl Oppenheimer ist als Geschäftsführer ausgeschieden. Den Herren Jonkheer Frederic List Graswinkel, Josef Weier und Waldemar Kruyk junior ist derart Gesamtprokura erteilt, daß Frederic List Graswinckel oder Waldemar Kruyk junior gemeinsam mit Joseph Weier zeichnet.

Oberweser-Privatschiffer-Vereinigung Transport- und Handels-Gesellschaft m. b. H., Bremen. In der Gesellschafterversammlung ist beschlossen worden, das Stammkapital um 30 000 Reichsmark von 150 000 RM. auf 180 000 RM. zu erhöhen. Der Sitz der Gesellschaft ist von Minden nach Bremen verlegt.

Mitteldeutsche Eilschiffahrt G. m. b. H., Berlin-Magdeburg. Der gesamte Schiffspark und Betrieb der Firma W. Strack in Magdeburg ist an die Mitteldeutsche Eilschiffahrt G. m. b. H. übergegangen. Der Eilverkehr Wallwitzhafen—Hamburg—Berlin und umgekehrt wird von der „Mitteldeutschen" in unveränderter Weise fortgeführt. Zum alleinigen Geschäftsführer der Gesellschaft wurde Herr Paul Maaß, Berlin-Plötzensee, Westhafen, Halle 8, bestellt.

Spree—Havel-Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Stern", Berlin. Herrn Konrad Hins wurde Prokura erteilt. Er vertritt die Gesellschaft gemeinschaftlich mit einem Prokuristen.

Oberschlesische Schiffahrts-Aktiengesellschaft, Breslau. Die Gesellschaft ist durch Beschluß der Generalversammlung vom 18. August 1928 aufgelöst und Herr Direktor Georg Broßmann in Breslau, Schweidnitzer Stadtgraben 28 (Oberschlesische Kohlenhandelsgesellschaft Fürst von Pleß), zum Liquidator bestellt worden.

Ostreederei G. m. b. H., Stettin. Die Prokura Hermann Goede ist erloschen. Franz Grünfeld ist Prokura derart erteilt, daß er gemeinsam mit einem Geschäftsführer oder Prokuristen vertretungsberechtigt ist.

Kohlen-Import und Poseidon Schiffahrt Aktiengesellschaft, Königsberg/Pr. Die Prokura Richard Knaak ist erloschen.

Kühne & Nagel, Spedition und Schiffahrt, Hamburg. Die Söhne des Seniorchefs der Firma, des Herrn August Kühne in Bremen, die Herren Alfred und Werner Kühne in Hamburg, sind unter Erlöschen ihrer Prokura als Teilhaber in die Firma eingetreten.

Magdeburger Hafen- und Lagerhaus Ges. m. b. H., Magdeburg. Die Vertretungsbefugnis des Theodor Ramdohr ist beendet.

Oppelner Verlade- und Lagerhausgesellschaft Albert Koerber m. b. H., Oppeln. Im „Deutschen Reichsanzeiger", Berlin, Nr. 232 vom 4. Oktober 1928 ist die vom Preußischen Minister für Handel und Gewerbe genehmigte Lagerhausordnung der Gesellschaft vom 12. 12. 1927 veröffentlicht, die für die Uebernahme der Lagerung von Gütern und die Ausstellung von Lagerscheinen der Gesellschaft maßgebend ist.

Oppelner Verlade- und Lagerhaus-Gesellschaft Albert Koerber m. b. H. Die Prokura Hermann Goede ist erloschen.

Schiffswerft Oldenburg A.-G., Nordenham. Die Gesellschaft schließt das Geschäftsjahr 1927 nach Abschreibungen von 123 827 (131 821) RM. einschließlich des aus dem Vorjahr übernommenen Verlustvortrages 397 370 RM. mit einem Gesamtverlust von 525 980 RM. ab.

Gebrüder Sachsenberg, Aktiengesellschaft, Schiffbau-Anstalt, Roßlau/Anhalt. Direktor Hugo Busse ist aus dem Vorstand ausgeschieden.

Uebigau Aktiengesellschaft, Schiffswerft, Maschinen- und Kesselfabrik, Dresden. Die Prokura des Kaufmanns Dr. rer. pol. Gerhard Köhler ist erloschen.

Der Verkauf der Stettiner Vulkan-Werft. In einer Antwort des preußischen Ministers für Handel und Gewerbe auf eine kleine Anfrage mehrerer Landtagsabgeordneter über die Angelegenheit des Verkaufs der Stettiner Vulkan-Werft heißt es: Durch die 1925 mit Zustimmung des Bürgschaftsausschusses des Preußischen Landtages zugunsten des Stettiner Vulkans vom Reich und Preußen unternommene Stützungsaktion ist es gelungen, in kritischer Zeit eine Schließung des Werkes vorläufig abzuwenden. Das Werk als selbständiges Unternehmen auf die Dauer aufrechtzuerhalten, hat sich leider als nicht möglich erwiesen. Infolge Wegfalls des deutschen Kriegsschiffbaues, durch die Neuanlage und Erweiterungen deutscher Werften in der Kriegs- und Nachkriegszeit und die Uebersättigung der Weltschiffahrt mit Tonnage ist die Leistungsfähigkeit der deutschen Werften im Verhältnis zu der Möglichkeit, Aufträge zu erhalten, zu groß geworden. Den hierdurch infolge Mangels an Aufträgen bei dem Stettiner Vulkan trotz der Kredithilfe von Reich und Preußen eingetretenen finanziellen Schwierigkeiten hoffte man zunächst durch Zusammenlegung und Wiedererhöhung des Aktienkapitals und durch Bereinigung der Bilanz Herr zu werden. Das ist nicht gelungen. Da auch nach eingehenden Verhandlungen, die in Stettin unter Beteiligung aller in Frage kommenden örtlichen Behörden, der Stadt Stettin und der in Betracht kommenden Stettiner Wirtschaftskreise geführt worden sind, andere Wege zu einer Fortführung des Vulkanwerkes nicht zu finden waren, sahen sich Reich und Staat gezwungen, einer Veräußerung des Werkes zuzustimmen. Diese erfolgte durch die Verschmelzung mit der Deschimag, die den nach Lage der Dinge erreichbaren Kaufpreis gezahlt hat. Die weitere Entwicklung hat gezeigt, daß die zunächst beabsichtigte Weiterführung des Werkes aus den genannten Gründen auch durch die Deschimag nicht möglich war. Die preußische Regierung hat darauf hinwirken lassen, daß die durch die Stillegung des Vulkans entstehenden Schäden, insbesondere für die Arbeiter- und Angestelltenschaft des Werkes, soweit irgend möglich, gemildert werden. Das Staatsministerium wird weiter darauf Bedacht nehmen, daß die für die Stadt Stettin und die Vorortgemeinden durch die Schließung des Werkes entstehenden Nachteile in möglichst engen Grenzen bleiben.

Abbruch des Stettiner Vulkan. Die Schrottfirma Schweizer & Oppler hat mit der Verwaltung der Stettiner Maschinenbau A. G. Vulkan einen Vertrag abgeschlossen, wonach gegen Zahlung von 550 000 RM. die Firma den Abbruch der Anlagen des Stettiner Vulkans und die Verschrottung übernimmt. Der Abbruch der Anlagen soll bis zum 1. Oktober durchgeführt sein. / In einer Pressebesprechung wurden von der Stettiner Stadtverwaltung Angaben über die Versuche zur Aufrechterhaltung der Vulkan-Werft gemacht. Danach war zunächst versucht worden, den Lokomotivbaubetrieb durch Heranziehung vermehrter Aufträge aufrechtzuerhalten. Hierzu wäre ein Jahresauftrag von 20 Lokomotiven nötig gewesen. Die Reichsbahnverwaltung habe aber nur 3—5 Lokomotiven in Auftrag geben wollen. Die Aufrechterhaltung des Gießereibetriebes sei daran gescheitert, daß die Stettiner Industrie lediglich Aufträge in Höhe von 2900 t jährlich zusagen könnte. Auswärtige Aufträge konnten nicht hereingebracht werden. Der Gießereibetrieb müsse aber Aufträge von mindestens 5700 t jährlich haben, um rentabel arbeiten zu können. Die Stadtverwaltung werde sich nach Scheitern aller dieser Versuche nunmehr bemühen, den Oberhof der Vulkan-Werft in ihren Besitz zu bringen, um gegebenenfalls später einen neuen Betrieb zu errichten.

Deutsche Werft A. G., Hamburg. Die a. o. G. V. der Gesellschaft erledigte als einzigen Punkt der Tagesordnung Ersatzwahlen für den Aufsichtsrat, die durch den Tod von Geheimrat Deutsch notwendig geworden waren. Durch Akklamation wurden die beiden Vorstandsmitglieder der AEG, Geheimrat Dr. Bücher und Generaldirektor Dr. Elfes, neu in den Aufsichtsrat gewählt.

G. Seebeck A.-G., Schiffswerft, Maschinenfabrik und Trockendocks in Wesermünde-Geestemünde und Bremerhaven. In der am 5. Oktober 1928 stattgefundenen Generalversammlung der Gesellschaft, in der 13 Aktionäre mit 2 902 400 RM. Aktienkapital und 14 512 Stimmen (davon 10 140 von der Deschimag) vertreten waren, wurde die Fusion der Gesellschaft mit der Deutschen Schiffs- und Maschinenfabrik A.-G. genehmigt. Danach wird die Gesellschaft unter Ausschluß der Liquidation als Ganzes auf die Deschimag übertragen. Die Aktionäre erhalten den gleichen Betrag an Deschimag-Aktien. Bruttoüberschuß einschließlich Gewinnvortrag 0,58 (0,44), Instandhaltungskosten 0,28 (0,17), Abschreibungen 0,26 (0,24) Mill. Mark. Der Reingewinn von 40 663 (35 471) M. soll auf neue Rechnung vorgetragen werden. Der Geschäftsbericht weist zunächst auf die immer trostloser werdende Lage in der deutschen Schiffbauindustrie hin. Die Betriebe der Gesellschaft konnten wieder nicht ausreichend mit Arbeit versorgt werden trotz niedriger Preisforderungen. Die Preise wurden häufig durch die Selbstkosten weit überschritten. Die Gesellschaft hat sich aber durchweg von großen Verlustgeschäften ferngehalten. Im Laufe des vergangenen Geschäftsjahres wurde die Mehrheit der Aktien von der Deschimag übernommen. Die Gesellschaft pflegt außer Neubauten auch Umbauten und Reparaturen. Bilanz per 30. 6. 1928: Rohmaterialien 0,37 (0,19), in Arbeit befindliche Gegenstände 1,35 (1,41), Debitoren 0,42 (0,75) Mill. M., Passivseite: Kreditoren 1,30 (1,63) Mill. M.

*

Auf Anfrage der in der Generalversammlung der Gesellschaft anwesenden Tochter des Gründers der Gesellschaft wurde

vom Vorsitzenden mitgeteilt, der Name Seebeck werde nach der Fusion in der Firma erhalten werden und zwar würde für die Betriebe in Wesermünde, Geestemünde und Bremerhaven nach der Fusion die Firmierung lauten: Deutsche Schiff- und Maschinenbau A.-G., Werk Tecklenborg-Seebeck. Die G. V. genehmigte den dividendenlosen Abschluß sowie den mit der Deutschen Schiff- und Maschinenbau A.-G., Bremen geschlossenen Fusionsvertrag, wonach die Aktionäre der Seebeck-A.-G. für ihre Aktien den gleichen Betrag in Aktien der übernehmenden Gesellschaft erhalten.

Stettiner Oderwerke Aktiengesellschaft für Schiff- und Maschinenbau, Stettin. Die diesjährige o. G. V. der Gesellschaft findet am 1. 10. 28 in Stettin statt. Auf der Tagesordnung steht u. a. ein Antrag auf Beschlußfassung über Erhöhung des Aktienkapitals um RM. 80 000,— auf RM. 2 640 000,— durch Schaffung von Vorzugsaktien mit mehrfachem Stimmrecht.

Stettiner Oderwerke A.-G. für Schiff- und Maschinenbau. Die Stettiner Oderwerke A.-G. für Schiff- und Maschinenbau in Stettin berufen die GV. auf den 1. Oktober ein. Nach dem vorgelegten Abschluß hat sich der vorjährige Verlust von 371 989 RM. um 216 745 RM. auf 155 244 RM. verringert.

Stettiner Oderwerke A.-G. für Schiff- und Maschinenbau. Der Verlust der Gesellschaft hat sich im Geschäftsjahr 1927-28 von 371 990 RM. auf 155 245 RM. vermindert. Fabrikationsgewinn 1,04 (0,58) Mill. RM., Abschreibungen 0,10 (0,09), Handlungsunkosten 0,48 (0,41), Steuern 0,11 (0,10) Mill. RM. Im Geschäftsbericht heißt es: Wenn wir einen etwas günstigeren Abschluß als in den letzten Jahren vorlegen können, so deshalb, weil die Lage im Neubau von Schiffen und Sondergeräten etwas besser war und das Dock- und Reparaturgeschäft im Umsatz eine weitere Steigerung erfahren hat. Der Umsatz betrug 4,60 (4,94) Mill. RM. Bilanz per 30. 6. 1928: Angefangene Arbeiten 0,22 (0,40), Materialien 0,45 (0,50), Debitoren 0,37 (0,49) Mill. RM. Passivseite: Wechsel 0,39 (0,57), Anlagen und Neubauten 0,29 (0,65), sonstige Kreditoren 0,47 (0,55) Mill. RM.

Der Abschluß wurde von der Generalversammlung einstimmig genehmigt. Von der Verwaltung wurde ausgeführt, daß die Gesellschaft außer den laufenden Aufträgen in der nächsten Zeit weitere größere Abschlüsse hereinzubekommen hofft. Infolge des Streiks ruht augenblicklich der gesamte Betrieb. Zur Kapitalerhöhung um 80 000 Mk. Vorzugsaktien mit mehrfachem Stimmrecht auf 2,64 Mill. Mk. führte der Aufsichtsratsvorsitzende aus, daß die Verwaltung eine Ueberfremdung, wie sie beim Stettiner Vulkan und bei einer anderen Stettiner Werft eingetreten sei, verhindern wolle. Die neuen 6 proz. kumulativen Vorzugsaktien werden bei Abstimmungen über Satzungsänderungen, Auflösung der Gesellschaft sowie Aufsichtsratswahlen 25 faches Stimmrecht bestizen, in allen übrigen Fällen haben sie nur einfaches Stimmrecht. Eine Schädigung der Aktionäre trete dadurch nicht ein. Sobald die Gefahrenmomente verschwunden seien, werde die Verwaltung die Vorzugsaktien beseitigen. Der Kapitalerhöhungsantrag wurde einstimmig genehmigt.

*

Den Aufsichtsrat der Gesellschaft bilden gegenwärtig die Herren: Unterstaatssekretär a. D. Dr. Hellmut Toepffer, Finkenwalde bei Stettin, Vorsitzender: Geheimer Kommerzienrat Dr. Franz Gribel, Stettin, Stellvertreter desselben; Konsul Wilhelm Kunstmann, Stettin; Konsul Georg Manasse, Stettin; Fabrikbesitzer Dr. Johannes Gollnow, Stettin; seitens des Betriebsrates: Kupferschmied Johannes Schröder, Stettin; Schiffbauingenieur Alfred Jentzsch, Stettin.

Schiffs- und Maschinenfabrik Janssen & Schmilinsky A.-G., Hamburg. Auch der neue Abschluß der Gesellschaft weist einen Verlust von 212 086 RM. auf, doch ist die Anfechtungsklage gegen die Sanierung nunmehr zurückgezogen, sodaß die entsprechenden Beschlüsse durchgeführt werden können. Im neuen Jahr hat sich die Beschäftigung gebessert, doch werden unzureichende Erlöse das Ergebnis wieder nicht befriedigend ausfallen lassen.

Schiffswerft und Maschinenfabrik vorm. Janssen & Schmilinsky A.-G., Hamburg. Die Anfechtungsklage gegen die von der H. V. beschlossene unterschiedliche Behandlung bei der Zusammenlegung der Vorzugs- und Stammaktien, die bereits von zwei Instanzen abgewiesen war, ist jetzt vor der Verhandlung vor dem Reichsgericht durch gütliche Einigung erledigt worden.

Schiffswerft Nüscke und Co. A. G., Stettin. In einer Aufsichtsratssitzung der Schiffswerft Nüscke u. Co. A. G. in Stettin, deren Aktienmehrheit sich in den Händen der Deutschen Schiffs- und Maschinenbau A.-G. in Bremen befindet, wurden, wie der „Vossischen Zeitung" aus Bremen gemeldet wird, befriedigende Mitteilungen über das am 30. Juni abgelaufene Geschäftsjahr 1927-28 gemacht. Der Abschluß konnte noch nicht vorgelegt werden. Die bei der Nüscke-Werft vorliegenden Aufträge, darunter zwei Schiffe für Holland und ein Schiff für Rußland, geben der Werft noch Beschäftigung bis Mitte des Jahres 1929. Wegen Hereinnahme neuer Aufträge schweben Verhandlungen. Erörtert wurde auch der Bau eines 3000 Tonnen-Frachtschiffes für Rechnung der Deschimag. Die Verhandlungen zwischen den Verwaltungsorganen der Deschimag und der Nüscke-Werft über eine Vollfusion der Nüscke-Werft mit der Deschimag sollen wieder aufgenommen werden.

Schenk und Liebe-Harkort Aktiengesellschaft, Kranbau, Scherenbau, Eisenkonstruktion, Düsseldorf/O. Wilhelm Conrad ist Prokura erteilt derart, daß er die Gesellschaft in Gemeinschaft mit einem Vorstandsmitglied oder einem Prokuristen vertreten kann.

Mindener Eisenbeton-Werft, Aktiengesellschaft, Minden/W. Der Schiffsbauingenieur Heinrich Schaare ist als weiteres Vorstandsmitglied bestellt worden.

Aktiengesellschaft für Eisenindustrie und Brückenbau vorm. Joh. Caspar Harkort, Duisburg. Der Abschluß der Gesellschaft für das abgelaufene Geschäftsjahr ergibt einen Verlust von rd. 496 000 RM. In dieser Summe sind 180 000 RM. Abschreibungen enthalten, sodaß der Nettoverlust rd. 316 000 RM. beträgt. Die Verwaltung schlägt vor, den Verlust auf neue Rechnung vorzutragen.

Schiffbaustahl-Verkaufsgemeinschaft m. b. H., Köln. Der Sitz der Firma wurde nach Düsseldorf verlegt.

Kapitalherabsetzung tschechoslowakischer Schiffahrtsgesellschaften? Wie verlautet, wird in einem in Vorbereitung befindlichen neuen Gesetz über das Verhältnis des Staates zur Tschechoslowakischen Schiffahrts-Aktiengesellschaft und zur Tschechoslowakischen Donau-Schiffahrts-Gesellschaft das Kapital der beiden Gesellschaften herabgesetzt. Bei den diesbezüglichen Beratungen machen sich jedoch sowohl von den Privatinteressenten als auch von den entsprechenden staatlichen Stellen, die gegen eine Subvention der Gesellschaften durch den Staat Stellung nehmen, große Schwierigkeiten bemerkbar.

Der heutigen Ausgabe unseres Blattes liegt ein Prospekt der Hansa-Lloyd Werke A.G., Bremen, bei. Er wird das Interesse unseres Leserkreises finden.

1928 Nr. 21 1. Novemberheft

Zeitschrift für Binnenschiffahrt

Herausgeber: Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt e. V. Berlin NW 87 Klopstockstr. 42
Fernsprech-Anschluss: Amt Hansa Nr. 2744, Nr. 2745 und Nr. 2755 • Telegramm-Adresse Binnenfahrt, Berlin

60. JAHRGANG DER MITTEILUNGEN DES ZENTRALVEREINS

Vorstand: Generaldirektor Dr. h. c. Ott, Köln / Geh. Baurat Prof. Dr. ing. h. c. de Thierry, Berlin
Hauptgeschäftsführer: Syndikus E. Schreiber, Berlin NW 87, Klopstockstr. 42

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" erscheint zweimal monatl. u. ist Organ nachstehender Vereinigungen

Brandenburgischer Oder-Verein, Frankfurt a. O. / Bremer Kanal-Verein, Bremen / Deutsch-Oesterreich-Ungarisch-Schweizerischer Verband für Binnenschiffahrt / Elbe-Ostsee-Kanal A.-G. Wismar Hamburger Verein für Flußschiffahrt / Hansa-Kanal-Verein, Bremen / Intern. Vereinigung z. Förderung des Rheines bis zum Bodensee / Kanalverein Berlin-Leipzig / Küstenkanal-Verein Oldenburg Nordschweiz. Verband f. Schiffahrt Rhein-Bodensee / Pommerscher Binnenschiffahrtsverein / Schlesischer Oderverein / Südostpreuß Kanalverein e. V. / Südwestdeutscher Kanalverein f. Rhein-Donau Neckar / Verband für Kanalisierung der Mosel u. Saar / Verband zur Wahrung der märk. Schiffahrtsinteressen e. V. / Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr e. V. / Werra-Kanalverein zur Verbindung der Weser mit Main und Donau / Weser-Bund e. V.

Schriftleitung:
Berlin NW 87, Klopstockstraße Nr. 42
Fernruf Hansa Nr. 2744-45-55, Tel.-Adr.: Binnenfahrt



Die in der Z. f. B. zur Veröffentlichung gelangenden Aufsätze gehen in das Eigentum des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V. über. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Herausgeber keine Verantwortung. Beantwortung von Anfragen und Rücksendung von Manuskripten erfolgt nur, wenn Rückporto beigefügt ist. Nachdruck einzelner Artikel ist nur mit Erlaubnis der Schriftleitung und unter Quellenangabe gestattet. **Bezugspreis** monatlich 2 Mark, nach dem Ausland monatlich 3 Mark. Einzelhefte kosten 1,25 M. **Anzeigen.** Die 4 gespalt. Millimeterzeile 20 Pfg. Bei Wiederholungen Rabatt laut Tarif. Etwaiger Erscheinungsausfall infolge höherer Gewalt oder Streiks berechtigt nicht zur Rückforderung des Bezugsgeldes.

Verlag:
Mammut-Verlag G. m. b. H.,
Berlin S 14, Wallstr. 56, Fernruf F 7 Jannowitz Nr. 4570

Internationale und internationalisierte Flüsse

Kürzlich ist in der sehr verdienstlichen Sammlung „Völkerrechtsfragen", die von den Professoren Pohl und Wenzel herausgegeben wird (Verlag Dümmler, Berlin), eine Studie vom Karlsruher Landgerichtsrat Dr. Lederle über „Die Donau und das internationale Schiffahrtsrecht" erschienen. Die Arbeit des schon früher durch gute völkerrechtliche Binnenschiffahrtsuntersuchungen hervorgetretenen Verfassers ist an sich ganz ausgezeichnet, bietet einen vortrefflichen Ueberblick über das gesamte, ungemein verwickelte historische und rechtliche Material und ragt durch große Klarheit der Darstellung und gute Uebersichtlichkeit hervor. Dem auf die Donau bezüglichen Inhalt soll an dieser Stelle keine weitere Betrachtung gewidmet werden. Wohl aber muß aus grundsätzlichen Erwägungen heraus ein ganz bestimmter Punkt der Lederle'schen Darlegungen herausgegriffen werden, weil er geeignet ist, politisch zu Vorstellungen Anlaß zu geben, die gerade im deutschen Interesse als bedenklich angesehen werden müssen und die auch völkerrechtlich nicht haltbar zu sein scheinen.

Es ist bekannt, daß bisher der Begriff der „Internationalisierten Ströme" noch durchaus unklar ist, daß keiner der bisherigen Definitionsversuche befriedigen kann und daß zu verschiedenen Zeiten ganz verschiedene Vorstellungen damit verbunden worden sind. Daß auch heute noch die Anschauungen maßgeblicher Kreise vom Wesen der Internationalisierung sich geradezu in gegenteiligen Extremen bewegen, habe ich in meiner 1926 erschienenen Schrift „Freie Ströme" an Hand von Beispielen eingehend dargelegt. Da wichtigste deutsche Ströme durch das Versailler Diktat bekanntlich für internationalisiert erklärt worden sind, muß uns Deutschen ganz besonders viel daran liegen, daß nur mit denkbar genauesten Begriffsbestimmungen gearbeitet wird, da jede ungenaue oder absichtlich unklare und vieldeutige Definition von übelwollender Seite sofort ausgenutzt werden kann, unsre Hoheitsrechte auf den deutschen Strömen noch mehr einzuengen, als es ohnehin schon geschehen ist. Infolge der bestehenden Unklarheiten hat Deutschland meiner festen Ueberzeugung nach, um des lieben Friedens willen, von seinen verbliebenen Hoheitsrechten auf Rhein, Elbe und Oder schon mehr preisgegeben, als unbedingt notwendig und in den sogenannten Friedensverträgen begründet war. Grade deshalb halte ich die Art und Weise, wie sich Lederle mit dem Internationalisierungsproblem auseinandersetzt, nicht nur für sachlich falsch, sondern auch für gefährlich für deutsche politische Belange.

Die sonst so scharfsichtige und sorgfältig durchdachte Lederle'sche Studie nimmt das Problem der Internationalisierung allzu sehr auf die leichte Schulter und identifiziert, aus formal-juristischer Anschauung heraus, völlig discordante Begriffe miteinander, die gerade Deutschland gar nicht scharf genug von einander trennen kann. Lederle vertritt ungefähr die Ansicht, alle Flüsse von internationaler Bedeutung, d. h. solche Flüsse, die mehrere Staaten durchfließen oder für die Schiff-

fahrt mehrerer Staaten Wichtigkeit haben, könnten als internationale Flüsse bezeichnet werden. Das kann man billigen, aber ganz unzulässig ist dann die weitere Behauptung Lederles, daß zwischen internationalen und der Internationalisierung unterworfenen Flüssen kein wesentlicher weiterer Unterschied mehr bestehe als irgend welche vertraglichen Bindungen über die Schiffahrtsfreiheit auf dem Fluß. Dieser Begriffsvermengung, die nur geeignet scheint, französische und andre ausländische Bestrebungen zur immer weiteren Einengung deutscher Hoheitsrechte Vorschub zu leisten, kann nicht früh und nicht eindringlich genug widersprochen werden. Deshalb scheinen die nachfolgenden Ausführungen eine unbedingte Notwendigkeit zu sein.

Lederle schreibt (S. 32): „In der Regel werden zu den internationalen Strömen diejenigen gerechnet, die mehreren Staaten angehören und zugleich vom Meere aus schiffbar sind“ und (S. 33): „Es muß weiter dazu eine völkerrechtliche Gebundenheit des betreffenden Staates vorliegen“. Hier kündet sich schon die oben erwähnte Begriffsvermengung an, die offensichtlich in der Hauptsache verschuldet ist durch den Umstand, daß die Friedensdiktate eine Reihe von Strömen „für international erklärt“ haben. Hier liegt eben die bedenkliche Gleichsetzung von „international“ und „internationalisiert“ vor, die sich Lederle dann auch zu eigen gemacht hat. Die Verwirrung ist dann noch gesteigert worden dadurch, daß die Barcelonaer Konferenz den Begriff der „schiffbaren Wasserwege von internationaler Bedeutung“ gradezu an die Stelle des älteren Ausdrucks der „internationalisierten Ströme“ gesetzt hat. Dadurch ist ein gefährliches Jonglieren mit verschiedenartigen Begriffen möglich geworden, dem leider auch Lederle zum Opfer gefallen ist. „Schiffbare Wasserwege von internationaler Bedeutung“ sind gewisse Ströme, die nicht erst namentlich genannt zu werden brauchen, selbstverständlich von jeher gewesen, und nichts hindert, sie in diesem Sinne auch als „internationale Ströme“ zu bezeichnen. Kein Friedensvertrag brauchte sie erst zu solchen zu „erklären“: sie waren von jeher internationale Ströme, wie es meinetwegen der St. Lorenzstrom, der Amazonas, Jangtsekiang u. a. ohne weiteres auch heute sind. Aber unter „internationalisierten Strömen“ hat man doch von jeher etwas völlig andres verstanden.

Vor dem Kriege galt, wie erinnerlich, ausschließlich die See-Donau als „internationalisiert“. Man konnte hier tatsächlich von einer völligen Ausschaltung des Hoheitsrechtes des Uferstaates zugunsten eines internationalen Gremiums, der „Europäischen Donaukommission“, sprechen, die, 1856 eingesetzt, durch den Berliner Kongreß in Wahrheit zu einem eignen „Flußwasserstaat“ gemacht worden war. Lederle will diesen von Holtzendorff geprägten Begriff aus nicht einleuchtenden Gründen als unzutreffend ansehen, aber was andres als ein eigner Flußwasserstaat, ein „Staat im Staate“ (Engelhardt) ist es denn, wenn der Berliner Kongreß in Art. 53 des Schlußprotokolls der Europäischen Donaukommission eine Tätigkeit bis Galatz hinauf „in vollständiger Unabhängigkeit von der Landesgewalt“ garantierte? wenn die genannte Kommission Niemandem Rechenschaft schuldig ist? wenn sie gar ihren recht zahlreichen Beamtenstab auf die Kommission vereidigt (!)? Hier liegt offensichtlich eine wirkliche Internationalisierung der See-Donau im Sinne einer vollkommenen Anationalisierung vor. Aber wo ist jemals einer andren Fluß-Schiffahrtskommission, deren es ja doch schon vor dem Kriege eine ganze Anzahl von längerer oder kürzerer Lebensdauer gegeben hat, auch nur entfernt eine ähnliche weitgehende Befugnis auf einem internationalen Strom eingeräumt gewesen? Man vergleiche mit obiger Umgrenzung der Rechte der Europäischen Donau-Kommission die Fixierung der Befugnisse der ältesten und weitaus wichtigsten andren Schiffahrtskommission für den Rhein, wie sie die Wiener Rheinakte vom 24. März 1815 festgelegt hat! Hiernach sollten in der Kommission tätig sein „Agenten der Uferstaaten, die beauftragt sind, sich über gemeinsame Interessen zu vertändigen. Ihre Entcheidungen sind für die Uferstaaten nicht verbindlich, wenn deren Delegierte nicht zugestimmt haben“. Der ungeheure Unterschied der Rechte springt doch wohl kraß genug in die Augen! Sinngemäß ist der Inhalt jenes Art. 17 der Wiener Rheinakte übernommen worden in den Art. 94 der ersten Rheinschiffahrtsakte vom 31. März 1831 und den noch heute geltenden Art. 46 der zweiten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868. Auch das Versailler Diktat hat an diesem Zustand nicht viel geändert und lediglich für den Oberrhein der Kommission einige neue Sonderrechte verliehen, denen aber keine prinzipielle Bedeutung zukommt. Die m. E. recht wichtige Feststellung auf S. 48 meiner Schrift „Freie Ströme“, daß eine „Internationalisierung“ des Rheins früher niemals erfolgt und demnach auch heute noch nicht rechtsgültig sei, da im Versailler Diktat der Rhein unter den zu internationalisierenden Strömen nicht aufgeführt ist, bleibt demnach zu Recht bestehen, und es ist mir ganz unbegreiflich, wie hier Lederle die Partie unsrer Gegner spielen kann, indem er auf S. 34 in einer Anmerkung schreibt: „Der Rhein brauchte im Versailler Vertrag nicht ausdrücklich als international erklärt werden, da die Vertragsparteien ihn auf Grund der früheren Verträge als international angesehen (!) haben“[1]). Hier haben wir wieder die verhängnisvollen Folgen der Vermengung der Begriffe international und internationalisiert vor uns! Die „Bindung der Uferstaaten gegenüber der europäischen Staatenwelt in der Wiener Kongreßakte von 1815“, von der Lederle spricht, bezog sich ausschließlich auf wirtschaftliche Vereinbarungen nach Art von Handelsverträgen und war himmelweit verschieden von der politischen Bindung Rumäniens gegenüber der Europäischen Donaukommission! Sie war zudem eng begrenzt, und jedem

[1]) Auf S. 47 der „Freien Ströme“ habe ich vorgeschlagen, zwischen *wirtschaftlich-internationalen* und *politisch-internationalisierten* Strömen streng zu unterscheiden. Auf diesem Wege ist m. E. ein Weiterkommen möglich. Für den Rhein waren bis 1914 *alle* internationalen Abmachungen *ausschließlich wirtschaftlicher Art;* das Staatsleben wurde davon nicht berührt.

Staat stand es ausdrücklich frei, Beschlüsse, Wünsche und Anregungen der Kommission von „beauftragten (!) Agenten der Uferstaaten" als für sich verbindlich anzusehen oder nicht. In der See-Donau konnte dagegen die Kommission Maßnahmen treffen, die der Uferstaat einfach zur Kenntnis zu nehmen und denen er sich bedingungslos zu fügen hatte, ohne auch nur Widerspruch erheben zu dürfen! Ist das vielleicht kein Unterschied? Dort am Rhein haben wir die Kommission für den internationalen, an der See-Donau die Kommission für den internationalisierten Strom vor uns!

Wie demgemäß die Stellung der Flüsse einzuschätzen ist, die in den Pariser Friedensdiktaten „für international erklärt" wurden, bleibt unklar. Da der Begriff nicht definiert ist, konnte zunächst Jeder ungefähr das herauslesen, was ihm behagte. Leidlich geklärt worden ist der Ausdruck durch die seither abgeschlossenen neuen Akten für die Donau und die Elbe, in der die Befugnisse der Stromkommissionen näher umrissen sind. Aber zwischen beiden Akten bestehen noch belangreiche Differenzen, so daß man von einer wirklichen Klärung des Begriffes nicht reden kann. Dazu kommt, daß die Barcelonaer Konferenz von 1921, deren Vorstudien übrigens als eine vortreffliche theoretische Grundlage für die Definition des Begriffs bezeichnet werden dürfen, für die „schiffbaren Wasserstraßen von internationaler Bedeutung" wieder stark abweichende Gesichtspunkte als maßgeblich erachtet hat, so daß die Verwirrung der Begriffe einen beunruhigend hohen Grad erreicht hat, der auch nicht dadurch abgeschwächt wird, daß die Mehrzahl der in Barcelona vertreten gewesenen 43 Staaten dem Abkommen bisher die Ratifizierung verweigert hat, und zwar — mit zwei Ausnahmen — grade diejenigen Staaten, auf deren Stellungnahme es praktisch allein ankommt.

Nur Eines darf als unbedingt klar bezeichnet werden. Das Vorgehen der Väter des Versailler Diktats war offensichtlich von dem Wunsche diktiert, die im Art. 331 genannten deutschen Ströme auf denselben Zustand der Anationalisierung herabzudrücken, wie er in der See-Donau besteht. Die Praxis und die Notwendigkeiten des Verkehrs haben sich über diesen Plan, falls er bestanden haben sollte, bereits hinweggesetzt. Ein Fortbestehen der Hoheitsrechte der jeweiligen Uferstaaten auf den neu „für international erklärten" Flüssen ist in verbindlicher Form wiederholt anerkannt worden und wird heute wohl von keiner wirklich maßgebenden Stelle bestritten. Die 1921er Donauakte hat in ihren Art. 13., 14 und 24 die Hoheitsrechte der Uferstaaten und ihr territoriales Eigentum an den internationalisierten Strecken ausdrücklich anerkannt. Für den Rhein, dessen „internationalisierter" Charakter ohnehin auf schwachen Füßen steht, ist durch das hochwichtige holländische Abkommen mit den Ententemächten vom 29. März 1923 ausdrücklich die unverminderte Geltung des Art. 46 der Mannheimer Akte unterstrichen worden, wonach „kein Staat" — auch Deutschland nicht! — gezwungen werden kann, Forderungen der Kommission auf seinem Stromgebiet zu erfüllen, denen er seine Zustimmung versagt. Dazu kommt, daß ein Fluß wie die Memel zwar einwandfrei „für international erklärt" worden ist, daß aber trotzdem keine Memel-Schiffahrtskommission besteht und wohl auch schwerlich bestehen wird, um den Fluß zu betreuen. Es herrscht also in der Tat ein begriffliches Tohuwabohu schlimmster Art. Unzweifelhaft kann man die in den Pariser Friedensdiktaten für international erklärten Ströme keinesfalls in dem Sinne für internationalisiert erklären, wie es die See-Donau ist. Andrerseits sind sie aber auch wieder nicht bloß internationale Ströme, wie es etwa die Rhone, der Amur, der Jangtsekiang und Amazonenstrom ebenfalls sind. Vielmehr nehmen sie offensichtlich wieder eine (noch dazu durch Varianten im einzelnen komplizierte) Zwischenstellung zwischen den eigentlich „internationalisierten" Wasserstraßen und dem farblosen Begriff der Wasserwege von internationaler Bedeutung oder „internationalen Flüssen", ein. Man kann und wird es keinem Völkerrechtler verübeln, wenn er sich durch diesen begrifflichen Irrgarten nicht hindurchfindet, aber es sollten dann auch nicht Versuche unternommen werden, diese Quadratur des Zirkels mit aller Gewalt lösen und Klarheit schaffen zu wollen auf einem Gebiet, auf dem zurzeit einfach keine Klarheit zu schaffen ist. Im begreiflichen Bestreben, die verwirrte Sachlage juristisch zu meistern, hat Dr. Lederle die Begriffe zurechtgebogen, sie dabei aber z. T. weitgehend verbogen, so daß sie bei ihm einen ganz andren Sinn bekommen, als er ihnen ursprünglich innewohnte. Für den wissenschaftlichen Forscher ist das Streben nach Klarheit und nach möglichster Einfachheit der Begriffe ehrend, aber für die politischen Bedürfnisse Deutschlands ist es heute ungleich wichtiger, die durch stümperhafte Friedensmacher verschuldeten Unklarheiten, Widersprüche und Sinnlosigkeiten mit aller Schärfe wieder und wieder herauszuarbeiten, zu unterstreichen und schonungslos an den Pranger zu stellen. Aus einem Begriffsbrei kann man kein kristallklares Recht mehr machen, und wo nichts ist, hat nicht nur der Kaiser, sondern auch der Jurist sein Recht verloren!

Unzweifelhaft liegt es im allgemeinen Interesse, das Wesen der Internationalisierung in allen Spielarten begrifflich so rasch und eindeutig wie möglich klarzustellen, aber dies kann nur auf dem Wege neuer zwischenstaatlicher Verhandlungen geschehen, nicht durch noch so wohlmeinende Versuche in der bestehenden, hoffnungslos verfahrenen Sachlage einen begrifflichen Ausweg zu finden, noch dazu einen solchen, der böswilligen Gegnern Konzessionen macht, um nur ja eine Einigkeit der Auslegung zu ermöglichen. Das Problem der Strom-Internationalisierungen ist rettungslos verhaspelt, wie der gordische Knoten. Aber vorwärts kommen wir nur, wenn wir diesen Knoten nicht mit elegantem Schwung einfach durchhauen, sondern wenn wir ihn völlig verwerfen und dafür einen — neuen und besseren knüpfen.

Prof. Dr. R. Hennig. Düsseldorf-Oberkassel.

Wenn ich im Folgenden von der mir durch den Herausgeber dieser Zeitschrift gebotenen Gelegenheit, zu vorstehenden Ausführungen Stellung zu nehmen, mit Dank Gebrauch mache, so liegt es mir doch fern, hier eine eingehende Auseinandersetzung mit den Ansichten des Herrn Verfassers, dessen kenntnisreiche Arbeiten auf dem Gebiete des Binnenschiffahrtsrechts ich hoch schätze, folgen zu lassen, vielmehr muß ich mich auf einige Punkte, die von allgemeinerem Interesse sind, beschränken.

In meiner Studie über „Die Donau und das internationale Schiffahrtsrecht", die der Verfasser zum Ausgang seiner Ausführungen nimmt, konnte ich nach Plan und Aufbau der Arbeit eine erschöpfende Darstellung der Entwicklung und Deutung des Begriffs „internationale und internationalisierte Flüsse" nicht geben, mußte mich vielmehr mit der Hervorhebung der grundlegenden Gesichtspunkte begnügen; noch viel weniger ist eine solche Darstellung im Rahmen nachstehender Erwiderung möglich. Ich möchte daher hierüber nur folgendes bemerken. Prof. Hennig geht in seiner Schrift „Freie Ströme" (S. 44) von der von Liszt-Fleischmann (Völkerrecht 1925, S. 310) gegebenen Definition der internationalisierten Ströme als die bisher beste und zutreffendste aus, sucht sie aber etwas bestimmter zu fassen. Zum Wesen des internationalisierten Stromes gehöre danach, daß er „staatsrechtlich anerkannten internationalen Einflüssen von Nichtuferstaaten oder deren Staatsangehörigen unterworfen ist". Ich habe dagegen als wesentlich für den Begriff der Internationalisierung die Beschränkung der Souveränität der Uferstaaten über die „internationalen" Ströme und die völkerrechtliche Gebundenheit der Staaten an diese Beschränkung bezeichnet (S. 35), da m. E. der Begriff „internationale Einflüsse" zu unbestimmt ist, um eine brauchbare Basis für einen Rechtsbegriff abzugeben. Ich glaube aber, daß die Verschiedenheit beider Begriffsbestimmungen nicht von grundsätzlicher und weittragender Bedeutung ist. Wenn ich das Wort „internationalisiert" — das in den Verträgen übrigens nicht vorkommt — nicht gebraucht, sondern nur von international im engeren Sinne gesprochen habe, so ergibt sich doch daraus deutlich, daß auch ich zwischen der einen tatsächlichen Zustand darstellenden „Internationalität" und der durch Verträge begründeten „Internationalisierung" unterscheide.

Der Schwerpunkt der Meinungsverschiedenheit liegt auch m. E. nicht in diesen Definitionsfragen, sondern in der Frage, ob der Rhein „internationalisiert" ist oder nicht. Prof. Hennig gibt selbst zu, daß der Rhein seit 1815 „internationalen Einflüssen" unterworfen ist und daher unter seinen Begriff der internationalen Ströme fällt. Er meint aber, erst die Friedensverträge hätten den Begriff der „politischen Internationalisierung" gebracht und es gehe nicht an, diesen neuen Begriff nachträglich in die Verträge über den Rhein hineinzuinterpretieren. Es mag soviel zugegeben werden, daß bei der Abfassung der Friedensverträge von 1918/19 die politischen Motive das Uebergewicht über die wirtschaftlichen gehabt haben — auch bei früheren Verträgen über die Flußschiffahrt haben politische Momente stark mitgespielt —, inwiefern sich daraus aber ein besonderer Begriff der Internationalisierung ergeben soll, ist nicht ersichtlich. Internationalisierung ist ein Rechtszustand, auf dessen Ausgestaltung im einzelnen Falle politische und wirtschaftliche Erwägungen maßgebend sind, der aber dadurch selbst nicht zu einem politischen oder wirtschaftlichen wird.

Der Rhein hat schon vor dem Versailler Vertrag in Theorie und Praxis als internationaler, konventioneller Strom gegolten. Der Umstand, daß in den Friedensverträgen im Gegensatz zur Elbe, Oder, Memel, Donau der Rhein nicht für international erklärt wurde, ändert hieran nichts (ebenso Speidel, Ztschr. f. Völkerrecht XIV, 270; auch v. Liszt-Fleischmann a. a. O. S. 312 zählt den Rhein unter den internationalen Strömen auf). Allerdings hat der Versailler Vertrag in einer ganz eindeutigen und klaren Weise auch bezüglich des Rheins analog den Bestimmungen über die übrigen deutschen Ströme der deutschen Hoheit weitere Schranken gezogen; diesen Bestimmungen gegenüber spielt es keine Rolle, ob man den Begriff der internationalen und internationalisierten Flüsse etwas mehr oder weniger eng auslegt; namentlich kann keine Rede davon sein, daß die Bezeichnung des Rheins als international irgend welchen deutschen Belangen zuwiderläuft.

Die Folgen der Internationalerklärung der Ströme im Versailler Vertrag ergeben sich aus dessen Art. 332—337. Diese Bestimmungen haben nur provisorischen Charakter bis zu ihrer Ersetzung durch ein allgemeines Uebereinkommen über die schiffbaren Wasserstraßen. Dieses liegt in dem Barcelonaer Statut über die Wasserwege von internationaler Bedeutung vor. Seine Anwendung auf den Rhein, die in Art. 354 Abs. 2 Versailler Vertrag vorgesehen ist, hängt von der Ratifizierung durch die Vertragsstaaten der Rheinschiffahrtsakte ab; Deutschland ist jedoch dabei in seinen Entschlüssen nicht frei, da es nach Art. 338 Abs. 2 Versailler Vertrag verpflichtet ist, dem Abkommen beizutreten.

Unter den obwaltenden Umständen halte ich daher einen Streit über die Frage, ob der Rhein „internationalisiert" ist oder nicht, für unfruchtbar. Aufgabe kann und muß es nur sein, in den einmal durch den Versailler Vertrag gegebenen und, solange er besteht, nicht wegzuräumenden Schranken die Rechte und Interessen Deutschlands nach Kräften zu wahren. Daß die Friedensverträge immerhin einen gewissen Spielraum der Betätigung gewähren, zeigen die Verschiedenheiten der Regelung einzelner Punkte in der Donauakte vom 23. 7. 1921 und der Elbschiffahrtsakte vom 22. 2. 1922. Da sich Deutschlands politische Stellung seitdem erheblich gestärkt hat, so erscheint bei der bevorstehenden Neubearbeitung der Rheinschiffahrtsakte ein Kampf um die Durchsetzung mancher deutscher Wünsche, die in den beiden Abkommen nicht zu erreichen waren, und gegen Eingriffe in die deutsche Hoheit, die damals nicht abgewehrt werden konnten, nicht aussichtslos.

Landgerichtsrat Dr. Lederle. Karlsruhe i. B.

Zur Frage der Elbregulierung

Von Prof. L. Leichtweiß, Wasserbaudirektor a. D., Braunschweig.

Die Schiffahrt auf den freien Strömen ist von der Wasserführung abhängig. Zeiten niedrigsten Wasserstandes, bei denen eine Schiffahrt nicht möglich ist, folgen Zeiten höchsten Wasserstandes, die den Schiffsverkehr auch lahm legen. Auf die Menge des abfließenden Wassers hat der Mensch keinen Einfluß. Es ist daher Aufgabe der Wasserwirtschaft, die Menge des abfließenden Wassers im Interesse der Schiffahrt so zu regeln, daß diese ganzjährig mit der den jeweiligen Verhältnissen entsprechenden Ladefähigkeit aufrecht erhalten werden kann. Die Maßnahme für die Abflußregelung besteht nun in der Errichtung von Talsperren im Oberlauf des Flusses, die in wasserreichen Zeiten den Ueberfluß aufspeichern, um in Zeiten der Wasserklemme dem Flußbett Anreicherungswasser zukommen zu lassen.

Eine solche Anlage wird zur Zeit in Ottmachau an der Glatzer Neiße errichtet. Dieser Stausee, der bei Bewilligung der Gelder bis annähernd 300 Mill. cbm Inhalt erhalten kann, wird der Anreicherung des Oderwassers dienen. Die Anlage wird zum vollen Erfolg deshalb führen, weil sie lediglich nur der Erhöhung des Oderwasserstandes dient und sonst keinen Zweck verfolgt.

Man begrüßt im ganzen Land, daß das Reichsverkehrsministerium sich des Grenzlandflusses nunmehr in so großzügiger Weise angenommen hat, wie es auf der Binnenschiffahrtstagung in Königsberg zum Ausdruck kam. Doch vermißte man auf dieser Tagung bei dem Bericht über den Stand der Arbeiten an mehreren Wasserstraßen einen kräftigen Hinweis auf die äußerst notwendige Regulierung des Niederwasserstandes der Elbe.

Man darf nicht vergessen, daß die Elbe eine besondere wirtschaftliche Bedeutung nicht allein dadurch besitzt, daß sie Hinterlandsader des Welthafens Hamburg ist, sondern daß sie auch der einzige Fluß ist, der durch zwei Mündungen unseren beiden deutschen Meeren Nord- und Ostsee die Wasserverbindung bis in die Tschechoslowakei bietet. Die eine Mündung geht über Hamburg zur Nordsee und die andere durch den Elb-Travekanal über Lübeck zur Ostsee.

Der Anteil der Binnenschiffahrt am Hamburger Gesamtverkehr ging von 61% im Jahre 1910 auf 38,8% im Jahre 1926 zurück. Nicht so stark ist wohl der Rückgang beim Lübecker Verkehr, da dem Kanal durch die Kiesgruben bei Güster und den gesteigerten Holzverkehr der Lübeck-Linie A. G. ein guter Verkehr zugewiesen wurde.

Nun darf man nicht glauben, daß dieser Rückgang allein auf die schlechten Elbwasserstände zurückzuführen ist. Die Hauptschuld trägt ja wohl der allgemein schlechte Wirtschaftsstand und die Tarifpolitik der Eisenbahn. So kommt, um nur ein Beispiel zu nennen, Getreide, das früher von Riesa nach Bayern ging, überhaupt nicht mehr auf die Elbe, da die Bahnfracht Hamburg-München für 100 kg schon rd. 1 RM. billiger ist, als für die Strecke Riesa-München, während sie früher rd. 1,60 RM. teurer war.

Doch steht es außer allem Zweifel, daß durch die Regulierung des Niederwassers sowohl eine Ersparnis an Schiffahrtskosten, als auch eine Erhöhung des Verkehrs erzielt würde. Erstere käme den Schiffsreedern und letztere den Hansastädten Hamburg und Lübeck zugute.

Die Bedeutung Hamburgs im Weltverkehr und sein Kampf mit Rotterdam um die Vormacht müßten es dem Reiche zur Pflicht machen, Hamburgs und Lübecks Binnenwasserstraße, die Elbe, soweit es technisch möglich ist, so zu regulieren, daß auch beim niedrigsten Wasserstande noch mit mindestens ½ Ladung gefahren werden kann. Das Reichsgesetz vom 24. Dezember 1911 sieht zu diesem Zweck die Herstellung einer Tiefe bei N. N. W. von 1,1 m oberhalb und 1,25 m unterhalb der Saalemündung vor. Doch ist es bis jetzt bei diesem Gesetz geblieben.

Wie ungünstig jetzt die Wasserstände in manchen Jahren sind, zeigt folgende Zusammenstellung:

Im Jahre 1911 bei 303 Schiffahrtstagen an 172 Tg. unter ½ Ladg.,
im Jahre 1917 bei 308 Schiffahrtstagen an 96 Tg. unter ½ Ldg.,
im Jahre 1918 bei 339 Schiffahrtstagen an 150 Tg. unter ½ Ldg.,
im Jahre 1919 bei 344 Schiffahrtstagen an 82 Tg. unter ½ Ldg.,
im Jahre 1920 bei 346 Schiffahrtstagen an 65 Tg. unter ½ Ldg.,
im Jahre 1921 bei 346 Schiffahrtstagen an 151 Tg. unter ½ Ldg.

Die fehlenden besseren Jahre in diesem Dezennium sind weggelassen, aber die angegebenen Zahlen zeigen, daß innerhalb 10 Jahre über 2 Jahre mit unter ½ Ladung gefahren werden mußte.

Es werden für die Verbesserung des Niedrigwasserstandes drei Vorschläge gemacht:

1. Errichtung von Talsperren im Gebiet der Saale bei Hohenwarte und bei den Bleilöchern,
2. Regulierung des Niedrigwasserbettes durch Flußbauten (Buhnen und Parallelwerke),
3. Erstens und zweitens zusammen.

Ueber die Wirkung der Flußregulierung und der Talsperren für Hamburg gibt eine Abhandlung von Dr. Ing. Schmidt, Hamburg, Aufschluß. In nachstehenden Tabellen, die ich dieser Abhandlung entnehme, ist der Einfluß auf die Schiffahrtskosten und die Verkehrssteigerung angegeben, der

1. durch Zuschußwasser allein,
2. durch Niedrigwasserregulierung allein,
3. durch Zuschußwasser n a c h der Regulierung u.
4. durch Zuschußwasser u n d Regulierung

ausgeübt worden wäre:

Jahr	Ersparnis an Schiffahrtskosten infolge: 1. Zuschußwasser allein M.	2. N. W. Regul. allein M.	3. Z. W. n. N. W.-Regul. M.	4. Z. W. + N. W. Regul. M.
1904	835 000	3 945 000	565 000	4 510 000
1911	940 000	5 500 000	655 000	6 155 000
Mittel 1901—20	260 000	2 000 000	130 000	2 130 000

Jahr	Ursprüngl. Verkehr in 1000 t	Verkehrssteigerung in 1000 t infolge: 1. Z. W.	2. N. W. R.	4. Z. W. + N. W. R.	Neuer Gesamtverk. in 1000 t infolge: 1. Z. W.	2. N. W. R.	4. Z. W. + N. W. R.
1904	8 420	435	1 045	105	8 855	9 465	9 570
1911	7 325	540	1 590	120	7 865	8 915	9 035
Mittel 1901—20	10 135	95	400	20	10 230	10 535	10 555

Da Lübeck einen Verkehr hat, der sich roh überschlagen zu dem Hamburgs verhält wie beider Städte Einwohnerzahl, so müßte man vorstehende Zahlen durch 10 dividieren, um zu einem Maßstab für Lübeck zu kommen. Das Mittel in der Ersparnis der Schiffahrtskosten hätte dann für Lübeck in den Jahren 1901—20 betragen 213 000 M./Jahr, und die betreffende Verkehrssteigerung 105 000 t/Jahr.

Aus den angeführten Hamburger Zahlen geht unzweideutig die große Bedeutung der Niederwasserregulierung hervor. Es ist deshalb wohl zu verstehen, wenn Hamburg auf die Elbregulierung drängt, da es ja durch den Bau des Mittellandkanals eine gewisse Verkehrseinbuße erleiden wird.

Es wird nun von mancher Seite nur die Errichtung von Talsperren für ausreichend gehalten, und andere wollen nur die Regulierung. Auch hier stellen sich meines Erachtens Hamburg und die Oberelbe-Kreise auf den richtigen Standpunkt und verlangen beides. Nur wird darin ein Fehler gemacht, daß man erst die Regulierung fordert und dann die Talsperren. Gerade umgekehrt müßte die Forderung lauten und zwar sowohl in technischer als auch in wirtschaftlicher Beziehung. Erst die Talsperren und im direkten Anschluß daran die Regulierung. Zu den Talsperren gehört natürlich auch die Sperrung im Berauntal.

Und warum die umgekehrte Forderung?

Es dürfte ja wohl den Wasserbauingenieuren bekannt sein, daß sich ein Fluß wie die Elbe nur schwer und mit großen Kosten regulieren läßt. Die erfolgreichste Regulierungsarbeit ist der Ausbau mit Parallelwerken, aber auch die teuerste in der Erstanlage, doch die billigste in der Unterhaltung des Fahrwassers und der Bauten. Buhnen sind wohl in der Erstanlage normalerweise billiger, aber die laufenden Ausgaben sind höher, abgesehen davon, daß man in der Wahl der Lage und der Entfernung der Buhnen immer noch ziemlich im Dunkeln tappt, also viel Risiko dabei ist.

Diese Regulierungsarbeiten, welcher Art sie auch sind, erfordern mehrere Jahre Bauzeit und sind, wenn kein Hochwasserschutz da ist, immer der Hochwassergefahr ausgesetzt. Wer am und im Wasser gebaut hat, weiß, wie das Hochwasser unfertige Bauwerke angreift und zerstört. Das bedeutet aber eine außerordentliche Verteuerung des Gesamtbaues. Auch wenn das Hochwasser über die fertigen Bauwerke hinweggeht, sind unabsehbare Schäden zu erwarten, abgesehen von dem Schaden, den die Schiffahrt durch die Lahmlegung während dieser Zeit erleidet.

Baut man jedoch die Talsperren zuerst, dann führt man die Regulierung im Schutze der Sperren durch und schützt später auch die fertigen Bauten. Dies bedeutet Ersparnis an Zeit und Geld, und auch die Schiffahrt wird dann nur unwesentlich unter dem Hochwasser zu leiden haben.

Aber selbst die Durchführung der beiden großen Arbeiten für die Verbesserung des Elbwasserstandes kann nicht eine ganzjährige Vollschiffigkeit unterhalb Magdeburgs erreichen. Die Schiffahrt wird trotzdem noch oft genug nur halbe Kahnladungen nehmen können.

Aus allen Schwierigkeiten wäre man mit einem Schlage heraus, wenn der Nord-Südkanal unbeschadet der Regulierung der Elbe gebaut würde.

Im größten Interesse der deutschen Wirtschaft liegt es unbedingt, wenn das binnenländische Rückgrat Hamburgs und Lübecks durch die Verbesserung des N. W.-Standes der Elbe gestärkt wird. Deshalb kann nicht oft genug auf diesen Fluß hingewiesen werden.

Sitzung des Oder-Wasserstraßenbeirats

Am 26. Oktober 1928 fand die vierte Sitzung des Oder-Wasserstraßenbeirats in Breslau statt, welche auf Veranlassung der schiffahrtlichen Mitglieder Graetz, Krusch, Dr. Rischowski, Dr. Schneider einberufen war. Der neue Chef der Oderstrombauverwaltung, Oberpräsident Lüdemann, von Niederschlesien leitete die Sitzung. Die Strombauverwaltung legte ein neues Projekt über den Ausbau der Oderwasserstraße bei Glogau vor, nachdem ein früheres Projekt am Widerstand einzelner Gruppen gescheitert war. Das neue Projekt 3 a wurde einmütig gutgeheißen.

Der Beirat befaßte sich dann mit dem Hauptgegenstand der Tagesordnung, Stellungnahme zu dem Unglück der Versommerung der Oderschiffahrt und zu den Maßnahmen, die zu ergreifen sind, um die Wiederkehr solcher Verhältnisse zu vermeiden und die Folgen der jetzigen Katastrophe zu mildern. Direktor Krusch begründete den Antrag auf beschleunigte Herbeiführung einer ausreichenden Fahrwassertiefe in der mittleren Oder, indem er u. a. ausführte:

Wenn das in der Oderschiffahrt investierte Kapital von etwa 80 bis 100 Millionen Reichsmark nicht verloren gehen soll, wenn der oberschlesische Bergbau, der eine leistungsfähige Wasserstraße braucht, im Kampfe gegen Ruhr- und englische Kohle nicht erliegen soll, wenn zehntausende von Arbeitnehmern nicht arbeitslos werden sollen, wenn ferner alles bereits in die Wasserstraße hineingesteckte Kapital in Form von Regulierungen, Schleusenanlagen, Häfen, Bahnanlagen, Speichern usw. nicht wertlos werden soll, worunter die Gesamtwirtschaft außerordentlich leiden würde, dann muß in beschleunigter Weise Abhilfe geschaffen werden.

Mehr als bisher muß für die Oder getan werden. Was nützen uns denn alle Kanalpläne, die fortwährend auftauchen. Die Schiffahrt steht abseits dieser Bestrebungen; denn was nützt ein Elbe—Oderkanal oder wie er sonst heißen möge, solange die Oder selbst eine ungenügende Wasserführung hat? Vor allen Dingen ist es eine dringende Notwendigkeit, die zweite Schleuse in Ransern zu schaffen. Denn hätten wir die Schleuse Ransern in diesem Jahre schon gehabt, so wären bei der Wachswasserwelle vom 24. September von Ratibor 3,63 m anstatt 350 Kähne 700 Kähne in Ransern durchgeschleust worden, sodaß nicht ein Ueberrest von 500 bereits seit Juni d. Js. versommert liegenden Schiffen auf der oberen Oder geblieben wäre, sondern nur ein Bruchteil davon.

Der Ausfall an Schiffsfrachten in diesem Sommer infolge des Stillstandes der Oderschiffahrt beläuft sich auf etwa 10 bis 12 Millionen Reichsmark. Der Ausfall an Schiffahrtabgaben ist für die Verwaltung ebenfalls nicht gleichgültig. Die Arbeitnehmer in der Schiffahrt mußten den ganzen Sommer über bis zum heutigen Tage aus der Arbeitslosenfürsorge unterstützt werden.

Alle diese Schäden würden vermieden, wenn ein besserer Ausbau der Oder und die Anlage von Staubecken eine ausgleichende Wasserbewirtschaftung ermöglichen würden, die die Oder zu einer zuverlässigen, das ganze Jahr nutzbaren Wasserstraße macht.

Das Ziel des Wasserausgleichs ist wiederum nur zu erreichen durch Ansammlung von Wasser in Staubecken in der Zeit der Schneeschmelze und Regenperioden, nach welchen große, der Landwirtschaft Schaden bringende Hochwässer auftreten. Ebenso wird durch größere Hochwässer aber auch die Schiffahrt zeitweise erheblich gestört. Die durch Staubecken abgeschwächten Hochwässer, welche zum Teil in den Staubecken verbleiben, würden dann der Landwirtschaft keinen Schaden mehr zufügen und die Schiffahrt nicht mehr behindern, sondern zum Ausgleich bei kleinem Wasser verwendet werden können. Bei gleichmäßiger Wasserführung der Oder wird ein schnellerer Kahnumlauf erzielt, wodurch eine bessere Beschäftigung für die Schleppdampfer, wie überhaupt eine Herabsetzung der Selbstkosten und Schlepplöhne und damit auch eine Ermäßigung der Frachten herbeigeführt wird. Diese Frachtermäßigung kommt dann der gesamten Wirtschaft und der Allgemeinheit zugute.

Zum Zwecke des Wasserausgleichs reicht aber das Staubecken von Ottmachau allein nicht aus. Es müssen deshalb unbedingt neben der Regulierung der mittleren Oder neue Staubecken an den oberen Nebenflüssen der Oder oder an ihr selbst ausgeführt werden. Von wasserbautechnischer Seite wird behauptet, daß, wenn das Staubecken von Ottmachau in diesem Jahre schon fertig gewesen wäre, die Schiffahrt bis zum Eintritt des Wachswassers am 24. September hätte aufrecht erhalten werden können. Wenn ich auch diese Erwartung als zu weitgehend bezeichnen muß, so ist doch nicht zu verkennen, daß die Katastrophe, wie sie augenblicklich herrscht, in diesem Ausmaße nicht hätte eintreten können, und die Störung oder Unterbrechung der Schiffahrt der Oder wäre nur eine sehr beschränkte geblieben.

Zur Ueberwindung solcher Trockenperioden bedarf die Oder mindestens ein Zuschußwasser von 300 Millionen cbm, während Ottmachau nur ein Fassungsvermögen von 135 Millionen cbm haben wird. Es ist deshalb der Bau weiterer Staubecken unerläßlich.

Weiter ist m. E. bei der Anlage von Staubecken der größte Wert darauf zu legen, daß sie in der Hauptsache für die Schiffbarkeit der Oder verwendet werden und daß die Kraftgewinnung erst an zweiter Stelle und nur insoweit in Frage kommt, als das Stauwasser als Zuschußwasser für die Oder nicht gebraucht wird.

Es ist eine weit verbreitete Ansicht, daß die bereits früher aus Gründen der Landeskultur errichteten Staubecken bei Breitenhain an der Weistritz, Marklissa usw. sich für die Schiffahrt schädlich auswirken, weil das Wasser von ihnen zur Kraftgewinnung aufgespeichert und zurückgehalten wird. Der Oder werden diese Wassermengen in Kleinwasserzeiten entzogen, sodaß an der Mitteloder auf der Strecke Ransern—Fürstenberg auch bei reichlichen Niederschlägen in Mittelschlesien eine Aufbesserung des Wasserstandes nicht erfolgt.

Für die Wirtschaft des Ostens, insbesondere Schlesiens, ist die Herstellung der Oder zu einer zuverlässigen, das ganze Jahr befahrbaren Wasserstraße von größter Bedeutung, für die Schiffahrt aber ist es eine Lebensfrage.

Ueber die Forderung der Schiffahrt inbezug auf das ihr versprochene Anhörungsrecht über die mangelhafte Berücksichtigung schiffahrtlicher Interessen bei der Erstellung von Eisenbahntarifen, Vorenthaltung von Wasserumschlagstarifen, Erhöhung der Schiffahrtabgaben usw. referierten Direktor Dr. Rischowski und Rechtsanwalt Dr. Schneider, Breslau, welche etwa ausführten: Nachdem der frühere Reichsverkehrsminister inbezug auf Tarife der Reichsbahn erklärt hat, daß er „in der Ausübung des ihm gesetzlich zustehenden Aufsichtsrechtes eine gewisse Zurückhaltung sich auferlegen und bei der Handhabung seiner Aufsichtsbefugnisse die staatlichen Notwendigkeiten im Wege der Ueberzeugung und nicht durch einseitige Anordnungen zur Geltung zu bringen versuchen müsse", ist das Verhalten des Reichsverkehrsministers von einer Rücksicht auf die Reichsbahn geleitet worden, die von schwerem Nachteil für die Binnenschiffahrt ist. Die Reichsbahn und mit ihr auch das Reichsverkehrsministerium erklären, daß Umschlagstarife nur dann erstellt werden können, wenn nicht nur die Schiffahrt, sondern die ganze deutsche Volkswirtschaft Vorteile davon haben. Ein wirklicher Gegensatz zwischen Schiffahrt und Volkswirtschaft besteht aber gar nicht; denn die deutsche Volkswirtschaft bedarf gerade mit Rücksicht auf die Monopolgefahr durch die Eisenbahn eine leistungsfähige Schiffahrt notwendig. Ein Blick auf Amerika lehrt es. Wenn der Erie-Kanal im Winter zugefroren ist, steigen die Eisenbahn-Getreidefrachten auf das Dreifache. Die Reichsbahn beruft sich auf die Ausfälle, die sie haben würde, wenn sie die Ausnahmetarife gewähre. Es ist aber der Reichsbahn im Urteil des Reichsbahnschiedsgerichtes keineswegs ein Kompliment für ihre bisherigen kaufmännischen Kalkulationen gemacht worden! Eher kann man das Gegenteil daraus lesen. Mit einem lachenden und einem weinenden Auge hat das Reichsbahngericht der Tariferhöhung zugestimmt, weil schließlich das Defizit doch nun einmal aus der Welt geschaffen werden muß; es hat aber die Erwartung wörtlich zum Ausdruck gebracht, „daß die Reichsbahn nach Durchführung der Tariferhöhung bezüglich der Gütertarife in eine Prüfung eintritt, ob nicht Tarifermäßigungen ihr in bestimmten Relationen eine solche Verkehrssteigerung bringen, daß diese zur absoluten Mehreinnahme führt".

Der Oderumschlagstarif für die Schlesischen Häfen ist einer von den Tarifen, die reif zur Einführung sind. Der Drillingsausschuß zum Studium der Synthese zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt, an dessen Spitze einer der Richter des Reichsbahngerichts, Dr. Silverberg, steht, möge baldige Arbeit leisten.

Dem Reichsverkehrsministerium ist zweifellos das Reichsbahnschiedsgerichtsurteil sehr willkommen gewesen; denn 4 Wochen darauf, ohne daß die Schiffahrt befragt worden wäre, kam die Erhöhung der Schiffahrtabgaben, und die Erhöhung wurde gerechtfertigt mit dringenden unerläßlichen, finanziellen, baupolitischen und verkehrspolitischen Gründen. Und wenn nun die Eisenbahntarife nicht erhöht worden wären, wären dann die Schiffahrtabgaben gleichfalls nicht erhöht worden? Die Regierung rechtfertigt die Nichtbefragung der Schiffahrt damit, daß schnelles Handeln heute mehr am Platze sei als je. Dieser Grundsatz ist gewiß ein erfreulicher, er sollte aber nicht gerade dann angewandt werden, wenn es sich um Einführung von Maßnahmen handelt, die gegen die Schiffahrt gerichtet sind, sondern auch dann, wenn es sich um Dinge handelt, die für die Schiffahrt eingeführt werden sollen. Wie sieht es aber damit aus?! In solchen Fällen werden gar künstliche Anhörungsrechte geschaffen! Seit mehr als 2 Jahren wird die Verkürzung der Lade- und Löschfristen und die Erhöhung der Liegegelder verlangt. Ein Federstrich des Oberpräsidenten könnte die Aenderung dieser Fristen und Sätze, die seit bald 40 Jahren unverändert bestehen und längst veraltet sind und die Schiffahrt schwer schädigen, herbeiführen. Aber seit mehr als 2 Jahren muß man darüber „Erwägungen" anstellen.

Bei gutem Willen ist regelmäßig genug Zeit, die Schiffahrt von solchen Maßnahmen tarifarischer Art, welche sie zu beeinflussen geeignet sind, vorher zu hören. In der Verordnung über die Wasserstraßenbeiräte vom 26. Januar 1925 wäre nicht für dringliche Fälle, in denen das Plenum nicht mehr einberufbar ist, die Anhörungspflicht der Schiffahrtsausschüsse statuiert worden, wenn nicht der Gesetzgeber selbst im Interesse der Wirtschaft und der Verwaltung die Mitwirkung der in den Wasserstraßenbeiräten vertretenen Wirtschaft verlangt hätte. Die Mengenbindung bei den Erzausnahmetarifen der Reichsbahn für die nach Oberschlesien und die Tschechoslowakei bestimmten Schmelzmaterialien muß fallen, wenn nicht die Bergschiffahrt der Oder gänzlich er-

liegen soll. Die Talschiffahrt allein ist nicht mehr imstande, die Oderschiffahrt zu erhalten, da, solange keine Ermäßigung der Zu- und Ablauffrachten im Verkehr zwischen den schlesischen Häfen und den schlesischen und angrenzenden Montanrevieren eingetreten ist, die Talfrachten der Schiffahrt mit denen der Eisenbahn nicht wirksam konkurrieren können. Die wichtigsten Absatzgebiete der Oderschiffahrt, Berlin und Ostseeküste, werden von der Bahn durch die die Schiffahrt erheblich schädigenden Ausnahmetarife bedient; wenn die Bahn an diesen Ausnahmetarifen festhalten muß, so kann der Ausgleich nur durch die Einführung von Umschlagstarifen geschaffen werden.

Ministerialdirigent Koenigs und Ministerialrat Krieg gaben die Erklärung ab, daß sowohl bezüglich des Ausbaues der Oder und ihrer Niedrigwasserregulierung, als auch bezüglich der Ausübung der Tarifhoheit über die Reichsbahngesellschaft den Belangen der Oderschiffahrt weitgehendst entgegengekommen werden soll.

Auf Vorschlag von Direktor Krusch wurde ein Ausschuß eingesetzt zur Beratung und Ausführung von Maßnahmen zwecks Auflösung der Versommerung auf der oberen Oder. Es sollen Schritte unternommen werden, die eine baldige Löschung der noch 500 seit 4 Monaten und länger versommert liegenden Fahrzeuge ermöglicht, da bei der vorgerückten Jahreszeit mit einem Einfrieren der beladenen Kähne allmählich gerechnet werden muß. Zum Schluß wurden folgende zwei Entschließungen einstimmig angenommen:

„Die seit Mitte Juni eingetretene bis zum heutigen Tage nicht behobene Versommerung der Oderschiffahrt hat dieser und der gesamten ostdeutschen Wirtschaft schwere Schäden geschlagen. Während 13 Wochen lagen 900, zurzeit liegen noch mehr als 500 Fahrzeuge auf der oberen Oder fest, ein täglicher Verlust der Schiffahrt von 30 000 RM., nur gemessen an den gesetzlichen Liegegeldern, ganz abgesehen von dem Zinsverlust des in den Schiffen investierten Kapitals von rund 22 Millionen RM. Der Wert der versommerten Kohlenladungen ist mit etwa 4 Millionen RM. zu veranschlagen. Es handelt sich also um einen Stillstand der Schiffahrt, wie er seit Jahren kaum zu verzeichnen war. Die mit der Schiffahrt in Verbindung stehenden Gewerbe sind aufs schwerste mit betroffen. Die Haldenbestände der oberschlesischen Gruben haben eine unwirtschaftliche Höhe erreicht. Der ganze deutsche Osten, in dem die Binnenschiffahrt einen wesentlichen Wirtschaftsfaktor darstellt, aber auch die gesamte Oderwirtschaft leidet unter diesem Unglück. Die Berieselung, die Bewässerung und die Trinkwasserversorgung der Städte ist in eine bedenkliche Lage geraten.

Diese Zustände wären nicht eingetreten, wenn rechtzeitig der Oderausbau so gefördert worden wäre, daß die im Odergesetz vorgesehene Leistungsfähigkeit des Stromes vorhanden war. Das Versäumte muß schnellstens nachgeholt werden durch beschleunigte Herstellung des Ottmachauer Staubeckens, baldige Ausführung der vorgesehenen Streckenausbauten der Oder, insbesondere auch durch den Bau der zweiten Schleuse Ransern, Fortsetzung der Verhandlungen mit der Tschechoslowakei wegen noch auszuführender weiterer Staubecken am Oberlauf der Oder und ihrer Nebenflüsse.

Die ostdeutsche Wirtschaft benötigt die Erhaltung der Oderschiffahrt, um den Verkehr nach ihrer Wahl über zwei leistungsfähige Wege leiten zu können. Auch die Reichsbahn muß deshalb im Sinne einer Synthese zwischen Bahn- und Wasserweg, nicht zum mindesten in ihrem eigenen wohlverstandenen Interesse, bei ihrer Tarifpolitik die binnenschiffahrtliche Leistungsfähigkeit würdigen. Reichsbahntarife, wie die Ausnahmetarife AT 6 i und AT 6 f, können der Reichsbahn nicht die Erfolge bringen, die sie erwartet, schädigen aber die ostdeutsche Binnenschiffahrt ungeheuer. Wenn aus nationalwirtschaftlichen Gründen Ausnahmetarife zu erstellen sind, so lassen sich Mittel und Wege finden, zu vermeiden, daß diese Tarife ausgesprochene Kampftarife gegen die Binnenschiffahrt werden.

Die deutsche Wirtschaft kann es sich nicht erlauben, zwei leistungsfähige Verkehrsmittel gegeneinander ausgespielt zu sehen, und dies um so weniger, wenn beide derselben Zentralbehörde unterstehen.

Es muß deshalb darauf gedrungen werden, daß vor Erstellung von Eisenbahntarifen, welche die Binnenschiffahrt direkt berühren, die Binnenschiffahrt, sei es durch das Instrument der Wasserstraßenbeiräte, sei es durch die von den Behörden anerkannten Schiffahrtsorganisationen und Korporationen, angehört wird. Bei der Erstellung von Reichsbahnausnahmetarifen müssen Mengenbindungen vermieden werden, wie dies bereits in der Entschließung des Oderwasserstraßenbeirates vom 21. 4. 1927 ausgesprochen wurde, denn die Mengenbindung entzieht der Oderschiffahrt die Transporte, selbst wenn sie frachtlich wettbewerbsfähig ist.

Um den nutzlosen Wettbewerben zwischen Binnenschiffahrt und Eisenbahn die Schärfe zu nehmen, bedarf es nach vielen Jahren der Erwägung und der Erörterung dringend der Einführung von Umschlagstarifen für die schlesischen Häfen in Gestalt einer Absenkung der Vorfracht für Kohle und einer Verminderung der Ablauffrachten für Schmelzmaterialien nach den Hütten des deutschen und ausländischen Wirtschaftsgebietes. Die Bedeutung dieser nationalwirtschaftlichen Frage ist in einer besonderen dem Oderwasserstraßenbeirat heute vorgelegten Entschließung dargetan.

Die verlangten Maßnahmen sind um so dringlicher, als die Vollendung des Mittellandkanals auch im deutschen Osten gefestigte Verhältnisse antreffen muß, die die Wettbewerbsfähigkeit des Ostens mit dem Westen aufrecht erhalten.

In die Zeit der Versommerung, die Zeit des Tiefstandes der Leistungsfähigkeit des Oderstromes, fiel die Erhöhung der Schiffahrtsabgaben. Wenn die Regierung erklärt hat, aus finanziellen Gründen hiervon nicht absehen zu können, so erwächst ihr hierdurch die erhöhte Pflicht, für Leistungsfähigkeit des Stroms und der Schiffahrt zu sorgen. Dies hat auch in der Weise zu geschehen, daß den durch die Versommerung schwer betroffenen Speditions- und Schiffahrtsbetrieben, welche an sich auf gesunder, durchaus leistungsfähiger Basis stehen, durch die Versommerung aber in Notlage geraten sind, steuerlich und durch öffentliche Kredite Hilfe gewährt wird, die ihre baldige Wiederaufrichtung ermöglichen."

„Im Mai des Jahres 1926 waren das Reichsverkehrsministerium, die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, die Stettiner Interessenten und die führenden Oderreedereien zusammengetreten, um die Frachtpolitik der polnischen Bahnen vereint zu bekämpfen. Von allen vier Beteiligten wurden Opfer gebracht, welche den Erfolg zeitigten, daß der Hafen Stettin und die deutschen Verkehrswege gegenüber den polnischen Bahnen im Erzverkehr wieder wettbewerbsfähig wurden. Im Jahre 1927 und 1928 hat die Reichsbahn von sich aus allein Maßnahmen getroffen, um den Wettbewerb aufzunehmen. Im Zusammenhang mit dem isolierten Vorgehen der Reichsbahn wurde das Frachtverhältnis zwischen Eisenbahn und Schiffahrt, wie es im Jahre 1926 bestanden hat, mangels genügender Verminderung der Ablauffrachten zu Ungunsten der Schiffahrt verschoben. Die Folge war, daß die Schiffahrt bei Wahrnehmung des Erzverkehrs schwer beeinträchtigt worden ist und den wesentlichen Teil dieses Verkehrs verloren hat. Der Oder-Wasserstraßenbeirat fordert die Wiederherstellung der Frachtspannung zwischen dem trockenen und dem gemischten Wege aus dem Jahre 1926 und darüber hinaus die Beseitigung der Tarife mit Mengenbindung, weil diese Tarife einen frachtlichen Wettbewerb der Schiffahrt unmöglich machen und damit der Wirtschaft des Ostens die jeweils billigsten Bezugsquellen verschließen. Die Erfüllung dieser Anträge liegt deshalb nicht allein im Interesse der Schiffahrt, sondern im Interesse der Gesamtwirtschaft. Endlich wünscht der Oder-Wasserstraßenbeirat, solange die Frachtbeziehungen zwischen Deutschland und Polen mangels Handelsvertrages noch keine Regelung erfahren haben, die Maßnahmen gegenüber dem Hafen Danzig und der polnischen Schiffahrt bald zu Gunsten der deutschen Verkehrswege gemeinsam durch das Reichsverkehrsministerium, die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, die Stettiner Hafeninteressenten und die Oderreedereien ergriffen werden, wie das mit Erfolg im Jahre 1926 geschehen ist."

VERSCHIEDENE MITTEILUNGEN

ALLGEMEINES

Gründung einer Deutschen Forschungsgesellschaft für Bodenmechanik. Vor kurzem ist vom Reichsverkehrsminister, der Deutschen Reichsbahngesellschaft und dem Preuß. Kultusminister die „Deutsche Forschungsgesellschaft für Bodenmechanik (Degebo)" ins Leben gerufen worden, deren Aufgabe es ist, die bislang vorliegenden Erfahrungen auf dem Gebiete des Erdbaues und der Bauwerkgründungen zu sammeln, die Eigenschaften aller Bodenarten als Baugrund und Baustoff zu erforschen und die Ursachen und Wirkungen dieser Eigenschaften zu untersuchen. Die Gesellschaft besteht aus 21 von den Gründern berufenen Ingenieuren und Forschern. Sie betreibt eine Forschungsstelle, die der Technischen Hochschule in Charlottenburg angegliedert ist. Die laufenden Geschäfte der Gesellschaft werden von dem Vorstand und von einem Arbeitsausschuß geführt, der sich zunächst aus zwei Hochschulprofessoren und einem Baubeamten zusammensetzt. / Im Gegensatz zu anderen hochentwickelten Zweigen des Bauwesens fehlte es auf dem Gebiet der Bodenmechanik, wie man die gesamte Wissenschaft der Baugrundforschung, des Erdbaues und ihrer Hilfswissenschaften kurz bezeichnet, bislang an einer zentralen wissenschaftlichen Stelle mit amtlichem Charakter, in der die vielfach zerstreuten Erfahrungen aus dem Grundbau gesammelt und wissenschaftlich ausgewertet werden. Ein Bedürfnis nach einer Vertiefung unserer Kenntnisse auf diesem Gebiete besteht zwar schon seit langer Zeit, wie die immer wiederkehrenden zahlreichen Bauunfälle im Erd- und Gründungsbau, z. B. Böschungsrutschungen bei Bahn- und Kanalbauten, Einsturz von Stauwerken u. dgl. zeigen. Der Weltkrieg und die Verhältnisse der Folgejahre haben jedoch auch hier hindernd gewirkt. Dagegen hat man im Auslande bereits den Vorteil derartiger Forschungsstellen erkannt. So sind in den Vereinigten Staaten, Schweden, Oesterreich und anderen Ländern besondere Forschungsstellen für Bodenmechanik ins Leben gerufen worden, die bereits auf eine erfolgreiche Tätigkeit zurückblicken können. Durch eine tatkräftige Förderung der Wissenschaft der Bodenmechanik, diesen Vorsprung des Auslandes wieder einzuholen, wird eine der vornehmsten Aufgaben der Deutschen Forschungsgesellschaft sein müssen. Dabei wird ihr das reichhaltige Material der Reichsbahn und der Reichswasserstraßenverwaltung zugute kommen, das ihr lückenlos zur Verfügung steht. Die Forschungsgesellschaft soll in gleicher Weise für Behörden und private Unternehmungen arbeiten; sie wird ihren Aufgaben am besten gerecht werden können, wenn möglichst viele Stellen sie zur Mitwirkung heranziehen. / Eine wichtige Aufgabe der Forschungsgesellschaft wird darin bestehen müssen, mit den verschiedenen deutschen Stellen, die sich mit Forschungen auf dem Gebiete der Bodenmechanik befassen, besonders auch mit den geologischen Landesanstalten, eine enge Fühlung herzustellen, damit Doppelarbeit vermieden wird. / Die Geschäftsstelle der Gesellschaft befindet sich bei der Technischen Hochschule in Charlottenburg.

Aenderungen der Bestimmungen in der Statistik in der Seeschiffahrt. In einer der letzten Nummern des Reichsministerialblattes wurde eine Verordnung des Reichswirtschaftsministers und des Reichsverkehrsministers über Aenderungen der Bestimmungen über die Statistik der Seeschiffahrt veröffentlicht. Die Bestimmungen über die Seeschiffahrtsstatistik vom 27. Juni 1907 (Zentralblatt für das Deutsche Reich S. 371) behandeln die Statistik des Bestandes und der Bestandsveränderungen der deutschen Seeschiffe, die Statistik der Schiffsunfälle von Schiffen aller Flaggen an der deutschen Küste und von deutschen Seeschiffen außerhalb der deutschen Küstengewässer, sowie in den Abschnitten B und C die Statistik des eigentlichen Schiffsverkehrs über See. Diese bereits mehrfach abgeänderten Abschnitte erfahren durch die Verordnung weitere Aenderungen, die im wesentlichen aus Sparsamkeitsgründen, zur Vereinfachung der Statistik und infolge der Neugestaltung der politischen Verhältnisse in der Nachkriegszeit notwendig geworden sind. Außer verschiedenen Aenderungen im Wortlaut der Bestimmungen sind die Neufassung der wichtigeren Muster für die Aufstellung der Statistik und des Verzeichnisses der Länder der Herkunft und der Bestimmung sowie der Wegfall der bisherigen Statistik des Schiffsverkehrs der Häfen mit der offenen See, sofern die Schiffe Hochseefischerei, Steinzangen usw. ausüben, bemerkenswert.

Gegen Doppelbesteuerung und Steuerflucht. Vom 20.-21. Oktober 1928 fand im Sekretariat des Völkerbundes zu Genf eine von mehr als 23 Staaten beschickte Konferenz von Regierungs-Sachverständigen über die Frage der Doppelbesteuerung statt. Deutschland war durch Ministerialdirektor Dr. Dorn vom Reichsfinanzministerium vertreten, der auch an den Vorarbeiten der letzten Jahre mitgewirkt hat. Die Konferenz, an der die Internationale Handelskammer mit 4 Vertretern beteiligt war, führte zur Annahme von 6 Vertragstypen in zweiter Lesung. Die in diesen Musterverträgen enthaltenen Grundsätze und Bestimmungen sind rein fakultativ. Ihre gemeinsame Empfehlung durch Steuersachverständige aus 28 Staaten veranlaßte den Präsidenten, den belgischen Generalsteuerdirektor Clavier, in seiner Schlußrede die Hoffnung auszusprechen, daß über die bereits bestehenden Verträge hinaus, die besonders auch Deutschland abgeschlossen hat, in absehbarer Zeit zahlreiche solcher Verträge zustande kämen. Sicher scheint es ihm, daß bald ein entscheidender Schritt zur Vermeidung der Doppelbesteuerung der Seeschiffahrts- und Luftschiffsgesellschaften getan werden könne. Das Ständige Sachverständigenkomitee, für dessen Einsetzung die Konferenz sich einstimmig ausgesprochen hat, soll jährlich ein- bis zweimal zusammentreten und zur Weiterführung dieser Arbeiten jährlich dem Völkerbundsrat Bericht erstatten.

*

Am 25. 10. 1928 faßte die Konferenz gegen die Doppelbesteuerung einen interessanten Beschluß, in dem sie den Artikel V des ersten Konventions-Entwurfes annimmt. Er sieht vor, daß die Einnah-

men von Schiffahrts-Gesellschaften nur in dem Staat besteuert werden sollen, in dem sich der tatsächliche Sitz der Gesellschaft befindet. Den großen Seeschiffahrts-Gesellschaften sollen gleichgestellt werden die Binnenschiffahrts-Gesellschaften und die Luftschiffahrts-Gesellschaften. Dazu wurde der Antrag des sowjetrussischen Delegierten angenommen, in dem Kommentar festzustellen, daß damit nur die Einnahmen der Gesellschaften aus der wirklichen Handelsschiffahrt, und nicht aus anderen Handelsgeschäften oder bankähnlichen Unternehmungen gemeint sein sollen.

Die Schiffbauindustrie in der Internationalen Handelskammer. In der Internationalen Handelskammer zu Paris tagte eine Konferenz der Schiffbauindustrien, auf der Deutschland durch Konsul a. D. Georg Howald vom Verein Deutscher Schiffswerften in Hamburg vertreten war, der auch als Berichterstatter fungierte. Der Ausschuß prüfte die in der Schiffbauindustrie bestehenden Statistiken und erörterte die Frage der Zollnomenklatur. Er verfaßte einen Bericht, der der Weltkonferenz für die Wirtschaftsstatistik, die am 26. November 1928 in Genf zusammentritt, vorgelegt werden soll.

Internationale Kommission für Talsperren. Im Hinblick auf die große Bedeutung der Talsperren und Staumauern für die Wasserwirtschaft und Flußschiffahrt ist eine internationale Kommission für Talsperren gebildet worden, der in verschiedenen Ländern entsprechende nationale Kommissionen zur Seite stehen.

Die internationale Donaukommission in Not. In der Schlußsitzung der diesjährigen Tagung der Europäischen Donaukommission, die in der zweiten Hälfte des Monats Oktober in Bukarest stattfand, wurde, einer Meldung aus Bukarest zufolge, festgestellt, daß die finanzielle Lage der Kommission sehr bedenklich ist. Der Handel an der Mündung der Donau, die der Verwaltung der Donaukommission untersteht, hat in letzter Zeit nachgelassen, so daß die eingehobenen Taxen nicht genügen, die Bedürfnisse der Kommission zu decken. Es wurden mehrere Vorschläge zur Hebung der finanziellen Schwierigkeiten gemacht, so Abbau des Personals oder Abschluß einer neuen internationalen Anleihe. Beide Vorschläge wurden verworfen. Die Kommission könne vorläufig keine neuen Anleihen abschließen, da sie die erste Anleihe von 60 000 Fr. bei der Banque de France et Centrale Europienne in Paris noch nicht geregelt habe. Es wurde deshalb beschlossen, die Taxen für den Schiffsverkehr um 90 Goldcentimes pro Tonne herabzusetzen, um auf diese Weise einen regeren Verkehr zu ermöglichen. Diese Maßnahme soll vorläufig für 6 Monate in Geltung bleiben. Die rumänischen Handelskammern haben gegen diesen Beschluß protestiert und erklären, daß man in den sechs Wintermonaten die Wirkung einer solchen Maßnahme nicht erproben könne und daher die Maßnahmen mindestens für ein Jahr Gültigkeit haben müssen. Die Angelegenheit ist noch nicht endgültig geregelt.

Schweizerische Energieausfuhr nach Deutschland. Die Firma Escher, Wyß & Co. in Zürich und Herr Ingenieur H. E. Gruner in Basel, als Inhaber der Konzession für die Ausnutzung der Wasserkraft auf der schweizerisch-badischen Rheinstrecke bei Dogern, haben beim Eidgenössischen Amt für Wasserwirtschaft das Gesuch eingereicht — nach Abzug einer Vorzugsquote von rund 1000 kW für den Kanton Aargau —, den vollen noch verfügbaren schweizerischen Kraftanteil, d. h. 54% der in dem noch zu erstellenden Kraftwerk Dogern erzeugbaren Energie mit einer Leistung von ca. 33 500 kW nach Deutschland auszuführen. Die Energie soll an die Badische Landes-Elektrizitäts-Versorgungs A.-G. (Badenwerk) in Karlsruhe zur Verwertung in Württemberg und an die Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätswerke A.-G. in Essen geliefert werden. Ein Energie-Lieferungsvertrag liegt noch nicht vor. Die Ausfuhrbewilligung wird für die ganze Konzessionsdauer von 83 Jahren nachgesucht.

Die Regelung des Verkehrs im deutsch-litauischen Handelsvertrag. Der am 30. 11. 1928 in Berlin unterzeichnete deutsch - litauische Handelsvertrag löst einen im Jahre 1923 unterzeichneten, aber erst 1926 ratifizierten Handelsvertrag ab, durch den sich beide Länder die Meistbegünstigung im Warenverkehr zugestanden haben. Zu diesem Vertrag war am 16. Juli 1925 ein Zusatzabkommen über den für Ostpreußen besonders wichtigen kleinen Grenzverkehr abgeschlossen worden. Dieses Abkommen konnte bisher noch nicht ratifiziert werden; das wird jetzt im Zusammenhang mit dem neuen Vertrag geschehen. Durch den neuen Vertrag, der aus 10 Teilverträgen und Teilabkommen besteht, werden die deutschen Wünsche im allgemeinen erfüllt.

*

Die umstrittene Frage der deutsch-litauischen Verhandlungen war die Einräumung günstiger Eisenbahndurchfuhrtarife nach Osten. Für die Beförderung von Floßholz und überhaupt für die gesamte Binnenschiffahrt ist den Deutschen Inländerbehandlung eingeräumt worden. Eine Ausnahme ist lediglich für die Strecke des Memelstroms oberhalb von Schmaleningken vorgesehen, von wo an das deutsche Gebiet vom Memelufer zurücktritt. Der Erlaß neuer Ein- und Ausfuhrverbote ist unstatthaft, dagegen sollen die bestehenden weitergelten können. Hier ist folgende Ausnahme vorgesehen: Litauen verpflichtet sich, seine Holzausfuhrzölle vom 1. Dezember 1928 an von bisher 6 Lit für die Holzeinheit auf 3 Lit zurückzuschrauben. Dieser Satz hat bereits bis Anfang 1927 bestanden. / In einem Schlußprotokoll zu den Einzelverträgen und Abkommen wird festgesetzt, daß die Durchflößerei von Holz nicht durch Gebühren belastet werden darf, die einer Verhinderung dieses Verkehrs gleichkommen. Eine besondere Ausmessung der Flöße wird nicht mehr erfolgen. Litauen verpflichtet sich, deutsche Anträge auf Einfuhr von Saatgut entgegenkommend zu erledigen. Für flüssige und feste Gerbstoffauszüge wird Zollfreiheit zugestanden. / Der eigentliche Handelsvertrag ist das Kernstück einer größeren Zahl von Einzelverträgen, die in ihrer Gesamtheit alle bestehenden politischen und wirtschaftlichen Schwierigkeiten zwischen den benachbarten Ländern beseitigen sollen. Von den 10 Einzelverträgen sind acht bereits fertiggestellt, die beiden letzten werden in den nächsten Tagen unterzeichnet werden. Der Vertrag, der zunächst fünf Jahre dauern soll, ist mit sechsmonatiger Frist vor Ablauf kündbar. Tritt keine Kündigung ein, so verlängert sich der Vertrag selbsttätig auf unbestimmte Zeit und ist dann wieder mit sechsmonatiger Frist kündbar. Die Küstenschiffahrt hat Litauen sich selbst vorbehalten, dagegen ist die sogenannte Staffelfahrt den deutschen Schiffen gestattet. Der neue Vertrag enthält eine Schiedsgerichtsklausel, die dem alten Vertrag fehlte. Dieser Schiedsgerichtsvertrag ist am 29. Januar 1928 abgeschlossen worden.

Schiffsneubauten. In Memel wurde erst im Oktober das neue Motorschiff „Kurisches Haff" fertiggestellt, das schon im letzten Sommer auf der alten Linie zwischen Cranzbeek und Memel in Dienst gestellt werden sollte. Für den Betrieb dieser Linie ist eine neue Gesellschaft Memeler Dampfschiff-

fahrts G. m. b. H. gegründet worden. Das Motorschiff wurde im Frühjahr von der Werft Lindenau & Cie. zu Wasser gelassen. Es ist das bei weitem größte und schnellste Passagierschiff in der ostdeutschen Binnenschiffahrt. Durch die Verwendung des Motorantriebs und von zwei Schrauben ist es möglich geworden, den Tiefgang des Schiffes auf 1,1 m zu beschränken, was für den Verkehr auf der Linie Cranzbeek—Memel mit den ungünstigen Fahrwasserverhältnissen besonders erwünscht ist. Das Schiff ist 48 m lang und 7,2 m breit und kann im ganzen etwa 1000 Fahrgäste aufnehmen. Der Antrieb erfolgt durch zwei Sulzer-Dieselmotoren von zusammen 600 PS, womit das Schiff in flachem Wasser über 13 Knoten und in tiefem Wasser über 15 Knoten läuft.

St.

*

Auf der Königsberger Union-Schiffswerft lief ein beachtenswerter Neubau als vierzehnter in diesem Jahre vom Stapel. Es handelt sich um einen hochmodernen Motorschlepper für das Hafenbauamt Pillau, welcher speziell bei den Baggerarbeiten im Königsberger Seekanal Verwendung finden soll.

Ein einfacher Kleinschwimmkran für den Güterumschlag. Die Abbildung zeigt, mit welchen einfachen Mitteln sich ein Kleinschwimmkran für den Güterumschlag herstellen läßt. Zwei alte überzählige Schuten von 16 m Länge und 4 m Breite sind nebeneinander gelegt und durch einen aus Profileisen zusammengenieteten Bock miteinander verbunden. Die Füße des Bockes stehen auf den Böden der Schuten, sind nach den Seiten versteift und mit Beton umgossen, sodaß das Ganze einen Ponton von 16 m Länge und 8 m Breite bildet. Auf der Plattform des Bockes ist die Königssäule, der Schienenring und der Triebstockkranz eines normalen Demag-Dampfkranes Modell II befestigt. Der Kran selbst ist fertig vom Fabriklager geliefert und einfach auf den Schienenring aufgesetzt. Er ist für Lasthaken- und Greiferbetrieb eingerichtet. Für Greiferbetrieb beträgt seine größte Ausladung 9 m vom Drehpunkt aus gemessen, die Tragfähigkeit 3 t. Er kann also bei dieser Ausladung noch mit einem normalen Kohlengreifer von 1,5 cbm oder mit einem Greifer für Sand und Kies von 0,75 cbm Fassungsvermögen arbeiten. Bei Verladung von Stückgütern beträgt die größte Ausladung 12 m, die Tragfähigkeit 2 t. Der Ausleger ist einziehbar auf 5,5 m Ausladung. Die Tragfähigkeit beträgt bei dieser Ausladung 6 t. / Derartige Kleinschwimmkrane sind sehr gut zum Umschlag von Massengütern von einem Schiff ins andere oder vom Schiff in Eisenbahnwagen geeignet. Sie können vor allem überall dort helfend eingreifen, wo es an geeigneten Hebezeugen mangelt, da sie sich leicht an jede beliebige Stelle des Hafens hinschleppen lassen. Herstellerin des abgebildeten Kranes ist die Demag Aktiengesellschaft in Duisburg.



DEUTSCHE BINNENSCHIFFAHRT

Der Bestand der deutschen Binnenflotte am Ende des Jahres 1927. Wie in den Vorjahren (vgl. Z. f. B. 12/1928, 530), so zeigt auch im Berichtsjahre 1927 der Bestand der Binnenflotte eine leichte Zunahme. Sie beträgt (ausschließlich der Hamburger Schuten) gegenüber dem Vorjahre nach der Zahl der Schiffe 2 v. H. (18 679 : 18 310) nach der Tragfähigkeit 1,8 v. H. (6,51 Mill. t : 6,4 Mill. t) und nach der Gesamtleistungsfähigkeit der Fortbewegungsmaschinen 2,7 v. H. (692 700 PS : 654 500 PS). / Mit einer Gesamtzahl von 18 697 (ausschl. Hamburger Schuten) ist die Zahl der Schiffe im deutschen Binnenschiffsbestand fast 4¾ mal so groß wie die Zahl der Schiffe im deutschen Seeschiffahrtsbestand (Kauffahrteiflotte). Dagegen ragt die Gesamttragfähigkeit der deutschen Binnenflotte bei einer erheblich geringeren Durchschnittsgröße der Binnen- als der Seeschiffe mit rund 6,5 Mill. t nur um etwas mehr als die Hälfte über die Gesamttragfähigkeit des deutschen Seeschiffsbestandes hinaus. Einen ausführlicheren Bericht über den „Bestand der deutschen Binnenflotte am Ende des Jahres 1927" werden wir in der nächsten Nummer der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" veröffentlichen.

Die Grenzabfertigung im Rheinschiffahrtsverkehr. In der Reichsratssitzung vom 25. Oktober 1928 wurde ein Abkommen zwischen Deutschland und Holland über die Zusammenlegung der Grenzabfertigung im Rheinschiffahrtsverkehr angenommen. Der Inhalt des Abkommens deckt sich mit dem in der letzten Nummer unserer Zeitschrift bereits mitgeteilten niederländischen Gesetzentwurf zur Vereinfachung der Zollabfertigung in der Rheinschiffahrt. (Z. f. B. 19/1928, 563: „Vereinfachung der Zollkontrolle in der Rheinschiffahrt".)

Um den Baubeginn am Südflügel des Mittellandkanals. Der Ausschuß für die Saalekanalisierung und den Elster—Saale-Kanal, dem Industrie- und Handelskammern, Gemeinden und Kreise des Freistaates Sachsen, der Provinz Sachsen und des Freistaates Anhalt angehören, befaßte sich vor kurzem auf einer Tagung in Bernburg mit der Verzögerung der Arbeiten am Mittellandkanal. (Siehe auch Z. f. B. 19/1928, 566: „Halle fordert den Südflügel des Mittellandkanals"). In einer Entschließung wurde die Forderung aufgestellt, daß mit den Bauarbeiten am Südflügel des Mittellandkanals spätestens im Frühjahr 1929 begonnen werden müsse.

Die Entschließung hat folgenden Wortlaut:

Obwohl durch den Staatsvertrag zwischen dem Deutschen Reich und den Ländern Preußen, Sachsen, Braunschweig und Anhalt wegen Vollendung des Mittellandkanals der Elster—Saalekanal, die Saalekanalisierung und der Stichkanal von Bernburg nach Staßfurt Leopoldshall ausdrücklich als Teile des Mittellandkanals anerkannt worden sind, und obwohl in diesem Staatsvertrag das Abkommen vom 16. November 1920 erneut bestätigt worden ist, sind die Bauarbeiten am Südflügel des Mittellandkanals bis heute noch immer nicht begonnen worden. In dem Abkommen vom 16. November 1920 ist aber festgelegt, daß die Bauarbeiten am Mittellandkanal ohne Bevorzugung einzelner Teile möglichst gleichmäßig in Angriff zu nehmen sind. Während nun die Bauarbeiten am Weser—Elbekanal ständig fortgeführt worden sind, werden am Südflügel die Vorarbeiten immer weiter hinausgezogen und der Baubeginn wird immer wieder verschoben, obwohl feststeht, daß an verschiedenen Stellen des Südflügels sofort mit dem Bau begonnen werden kann. / Im vollen Vertrauen auf den Staatsvertrag hat sich der Ausschuß für die Saalekanalisierung und den Elster—Saalekanal im vergangenen Jahre in seiner Werbetätigkeit hinsichtlich der Beschleunigung des Baubeginns am Südflügel Zurückhaltung auferlegt. Nachdem neuerdings Kundgebungen erfolgt sind, die andere Wasserstraßenbauten als wichtiger hinstellen und die darauf hinweisen, daß Mitteldeutschland keine besondere Rührigkeit für seine Kanalpläne mehr entfaltet, erhebt die vom Ausschuß für die Saalekanalisierung und den Elster—Saale-Kanal einberufene Versammlung erneut in der Oeffentlichkeit die Forderung, daß spätestens im Frühjahr 1929 sowohl am Elster—Saalekanal, als auch dem Stichkanal von Bernburg nach Staßfurt-Leopoldshall mit den Bauarbeiten begonnen wird. Die Versammlung erwartet, daß die Reichsregierung die hierfür erforderlichen geringen Summen in den Etat des Jahres 1929 einsetzt und daß der Reichstag in Würdigung des Staatsvertrages und der Bedeutung des mitteldeutschen Wirtschaftsgebietes diese Summe auch bewilligt. Nochmalige Verschiebung des Baubeginns würde große Verstimmung und schärfsten Widerstand hervorrufen.

Die Strompolizei auf der Unterelbe. Gelegentlich des bedauerlichen Unfalls des Dampfers „Königin Luise" auf der Unterelbe bei Blankenese am 9. Oktober d. Js. ist sowohl seitens des Seeamts wie bei den Erörterungen in der Oeffentlichkeit (siehe auch Z. f. B. 19/1928, 566: „Der Wirrwarr in der Wasserstraßenverwaltung der Elbe") die Aufmerksamkeit auf die durchaus unbefriedigende Ordnung der Behördenzuständigkeit auf dem gesamten Lauf der Großschiffahrtsstraße gelenkt worden. Dem Vernehmen nach hat das Reichsverkehrsministerium Verhandlungen mit dem Ziele eingeleitet, für das Gebiet der Unterelbe sofort eine klare einfache endgültige Neugestaltung herbeizuführen. / Die am 23. Oktober 1928 zwischen preußischen und Hamburger Behördenvertretern in Hamburg stattgefundenen Besprechungen haben, wie mitgeteilt wird, zu einem vollen Einvernehmen geführt. Die Besprechungen wurden unabhängig von dem bereits fertig vorliegenden vertraglichen Abkommen zwischen dem Reich, Hamburg und Preußen geführt, das die Hoheitsverhältnisse auf dem Schiffahrtswege der Unterelbe regeln soll und nur noch der Zustimmung des Reichstags bedarf. Die jetzt gepflogenen behördlichen Besprechungen sollen dazu beitragen, künftige Kompetenzkonflikte, die sich zum Schaden der Allgemeinheit bisher geltend gemacht haben, unmöglich zu machen.

Die versommerte Oderschiffahrt. Aus Anlaß des Besuches des Herrn Reichsverkehrsministers von Guérard in Oberschlesien hat die oberschlesische Industrie eine Aufnahme der oberen Oder durch das Aerokartographische Institut in Breslau veranlaßt. Die Aufnahme zeigt, wie Hunderte von beladenen Kähnen auf der oberen kanalisierten Oder festliegen, weil die Weiterfahrt auf der mittleren Oder infolge des niedrigen Wasserstandes unmöglich ist. Im ganzen haben sich 900 Kähne in der Zeit von Mitte Juli bis Ende September, in der die Oderschiffahrt vollständig festlag, angesammelt. Da der Wasserstand unterhalb Breslau soweit gesunken war, daß auch für geleichterte Kähne nicht mehr die erforderliche Tauchtiefe von 80 cm vorhanden war, stehen die beladenen Kähne auf der kanalisierten Strecke an wie seinerzeit die Hausfrauen um Butter.

Die versommerten Oderkähne bei Döbern



Die festliegenden Kähne an der Neissemündung

AUSLÄNDISCHE BINNENSCHIFFAHRT

Die niederländisch-belgischen Verhandlungen. Die niederländisch-belgischen Verhandlungen, über deren Einleitung durch die Außenminister beider Länder anläßlich der letzten Völkerbundsversammlung in Genf berichtet worden ist, sind in ein neues Stadium getreten. Nach der Rückkehr der beiden Vertreter nach Den Haag und Brüssel fanden zunächst unverbindliche Besprechungen zwischen technischen und wirtschaftlichen Sachverständigen beider Länder über eine befriedigende Lösung der Scheldeprobleme und mehrerer schwebender Kanalfragen statt. Diese Besprechungen leiteten zu formellen Verhandlungen über, die am 19. und 20. Oktober 1928 im Haager Außenministerium geführt wurden. Die Haager Besprechungen trugen noch ganz den Charakter vorbereitender Verhandlungen zur Sondierung der gegenseitigen Standpunkte. Ueber ihr Ergebnis wurde, wie ein Eigenbericht der D. A. Z. aus Den Haag meldet, nichts bekannt gegeben, wie überhaupt von den amtlichen Stellen beider Länder über den Verlauf der bisherigen Fühlungnahme das größte Stillschweigen gewahrt wurde. Dennoch verlautet in Haager diplomatischen Kreisen, daß in der Hauptsache das Problem der Verbindung Antwerpens mit dem Rhein erörtert worden sei. Es habe sich jedoch in dieser Frage bisher keinerlei Uebereinstimmung oder Annäherung der stark von einander abweichenden beiderseitigen Abmachungen ergeben. Die belgischen Unterhändler seien deshalb ziemlich enttäuscht nach Brüssel zurückgekehrt. „Wie dem aber auch sei," so schreibt die „Berliner Börsen-Zeitung" in einem kritischen Aufsatz zur „Scheldefrage", soviel ist sicher, daß Deutschland an diesen Verhandlungen in stärkstem Maße interessiert ist, da ein eventuelles Eingehen Hollands auf die belgischen Kanalpläne auch Deutschland zwingen würde, die Kanalstrecke von Ruhrort bis zur Reichsgrenze zu bauen und damit zu einem Werke beizutragen, das geeignet wäre, den deutschen Nordseehäfen schwersten Schaden zuzufügen. Eine Freigabe der Schelde für Kriegszwecke würde ferner diese zu einer französisch-belgischen Operationsbasis machen gegen Deutschland und damit, angesichts der französisch-belgischen militärischen Pläne gegen die deutsche Nordseeküste, eine neue schwere Bedrohung der Sicherheit Deutschlands bedeuten."

Die Scheldefrage hat also sowohl eine wirtschaftliche als auch in stärkstem Maße militärpolitische Seite nicht nur für Holland, sondern vor allen Dingen auch für Deutschland. Grund genug für uns, ihr unsere vollste Aufmerksamkeit zu widmen und beizeiten Entwicklungen vorzubeugen, die uns eines Tages außerordentlich gefährlich werden könnten.

Belgisches Staatsamt für Binnenschiffahrt. Der Brüsseler Moniteur veröffentlicht ein Gesetz, durch welches beim Ministerium der öffentlichen Arbeiten eine besondere Abteilung für die Binnenschiffahrt errichtet wird, mit der Bezeichnung „Dienst der Scheepvaart" (Office de la Navigation). Diesem Dienst werden überwiesen die Aufsicht über die Schiffe auf den belgischen Wasserwegen, über die Häfen, Schleusen, Uferstraßen, Baggerwerke, den Schleppdienst, Tiefenuntersuchungen, die Einnahme der Zollgelder und Schiffahrtabgaben usw. An der Spitze steht ein Rat von 11 Mitgliedern, die der König ernennt: ein Vorsitzender, fünf Regierungsvertreter, vier Vertreter der Reeder, ein Vertreter des Personals. Die letzten Kategorien werden aus den Vorschlagslisten der beteiligten Kreise gewählt. Die Beschlüsse des Rats unterliegen der Genehmigung des Ministers.

Nationaler Kongreß der belgischen Binnenschiffahrt in Brüssel. Vom 3. bis 5. November 1928 fand ein von sämtlichen Binnenschiffahrtsverbänden einberufener nationaler Kongreß der belgischen Binnenschiffahrt in Brüssel statt, um die gesamten Bestrebungen, welche zum Schutz der Binnenschiffahrt eingeleitet sind, zu einer einheitlichen, groß angelegten Aktion zusammenzufassen. Der König von Belgien hatte das Patronat des Kongresses übernommen. Dem „Comité de Patronage" gehören außer dem Ministerpräsidenten auch der Außenminister, der Amtsminister, der Verkehrsminister und die Präsidenten von Senat und Kammer an.

Die neuen Hafenanlagen in Antwerpen. In Antwerpen sind kürzlich, wie bereits in Z. f. B. 19/1928, 569, berichtet wurde, die neuen Hafenanlagen eröffnet worden, mit deren Bau man bereits im Jahre 1914 begonnen hatte. Es handelt sich dabei um eine der größten Hafenerweiterung, die jemals ausgeführt worden ist. Der neue Hafen zweigt sich als vollkommen abgeschlossener Hafenteil 8 km unterhalb der Stadt Antwerpen bei Kruisschans von der Schelde ab. Die Abzweigung geschieht mit Hilfe einer Einfahrtsschleuse von 270 m Länge, 35 m Breite und einer Wassertiefe von 10 m bei Niedrigwasser und 14½ m bei Hochwasser. An diese Schleuse schließt sich dann ein Hafenbecken von 5100 m Länge und 300 m Breite und 10 m Wassertiefe. Dieses Hafenbecken ist mit den alten Hafenanlagen an seinem oberen Ende durch einen Kanal von 400 m Länge und 100 m Breite in Verbindung gebracht. Die neue Hafenanlage bildet zugleich demnach auch eine neue Hafeneinfahrt zu dem alten Hafenteil. Sie ergibt die dringend notwendige Entlastung der alten Hafeneinfahrt, die bisher für große Schiffe nur in einer einzigen Schleuse bestand. Diese Schleuse wurde im Jahre 1909 eingeweiht und war längst unzureichend. Es bestand die Gefahr, daß bei einer kleinen Störung an der Schleuse die großen Schiffe in den Docks von Antwerpen eingeschlossen bleiben mußten. Diese Schwierigkeit ist nun durch die neue Einfahrt beseitigt. Die Kaianlagen in dem neuen Hafenbecken sind vorläufig noch nicht mit den Umschlagseinrichtungen versehen, doch sollen die Arbeiten daran bis Ende 1929 fertiggestellt sein. Weiter ist vorgesehen, bei stärkerer Verkehrsentwicklung von dem neuen Hafenbecken weitere Docks nach beiden Seiten abzuzweigen.

St.

Die Züricher Handelskammer fordert Rheinregulierung bis Basel. Die Schweizerische Handelskammer in Zürich nahm in einer Sitzung vom 19. Oktober 1928 zu der Rheinregulierungsfrage eine Entschließung an, und würdigte dabei die große wirtschaftliche Bedeutung eines ausgebauten, leistungsfähigen Wasserweges vom Meer bis nach Basel. Sie glaubt, daß die Konkurrenz der Wasserfrachten regulierend auf die Frachtengestaltung des Verkehrs nach der Schweiz überhaupt einwirken werde. Der leistungsfähige Wasserweg könne aber nur durch eine Regulierung des Stromes selbst von Basel bis Straßburg in absehbarer Zeit erreicht werden. Die

Handelskammer ersucht den Bundesrat dringend, nunmehr der Angelegenheit seine Aufmerksamkeit zu schenken und dafür zu sorgen, daß möglichst im Frühjahr 1929 die Bauarbeiten aufgenommen werden können. Zu diesem Zwecke sei es notwendig, daß, nachdem mit Deutschland eine Verständigung über die Kostenfrage erzielt worden ist, diese Frage auch mit Frankreich geregelt wird.

Wasserstraßen und Binnenschiffahrt im Voranschlag des tschechoslowakischen Haushalts für 1929. Von den rund 712 Millionen Kc., die der Etat des tschechoslowakischen Ministeriums für öffentliche Arbeiten für das Jahr 1929 vorsieht, entfallen etwa ein Fünftel bis ein Sechstel (rd. 130 Millionen Kc.) auf das Gebiet der Wasserwirtschaft, die neben den Schiffahrtsstraßen die Wasserkraftnutzung, Wasserversorgung und die Kanalisation der Stadt umfaßt. Der größte Posten unter den Ausgaben des Ministeriums auf dem Gebiete der Wasserwirtschaft ist mit 57,8 Millionen Kc. für „Wasserbauten" angefordert. Hiervon entfallen zunächst 8 5 Millionen Kc. als ordentliche Ausgaben für Flußbau in den einzelnen Ländern.

Von den außerordentlichen Ausgaben entfallen auf Böhmen 25,2 Millionen Kc., die sich wie folgt verteilen: Staatsbeitrag (2/3) zur Fortsetzung der Schiffbarmachung (Kanalisierung) der Elbe und Moldau in der Strecke Prag — Außig = 13,3 Millionen Kc.; der zweitgrößte Betrag ist für den Bau von Talsperren eingesetzt: 4½ Millionen Kc. Auf Regulierungsarbeiten an der Moldau und Elbe entfallen 2 Millionen Kc., für Vorarbeiten zum Bau eines Hafens (Lobositz?) in der Elbestrecke Leitmeritz-Landesgrenze werden 10 000 Kc. angefordert. Für die Ergänzung der Hafen- und Umschlagseinrichtungen an der Moldau und Elbe sind wie im Vorjahre 550 000 Kc. eingesetzt. Für Mähren sind 5,4 Millionen Kc. veranschlagt, von denen 5,1 Millionen Kc. auf Talsperren entfallen.

Schlesien ist mit 1 230 000 Kc. bedacht, wovon 800 000 Kc. als 60proz. Staatsbeitrag für die Ostrawitza-Regulierung entfallen, für die Oderregulierung sind 250 000 Kc., für die Vorarbeiten zu Talsperren im Odergebiete wieder nur 20 000 Kc. eingesetzt.

Viel besser schneidet die Slowakei ab mit 15 532 000 Kc., davon entfallen auf den Hafenbau in Preßburg 6½ Millionen Kc., auf jenen in Komorn 4½ Millionen Kc. Für Bauarbeiten an das Waag unterhalb Sillein sind 1 900 000 Kc., an der Grenzmarch 1 300 000 Kc., an der Donau 1 Million Kc. eingesetzt.

Große Beträge stellt der Voranschlag im Titel 9 der Direktion für den Bau der Wasserstraßen zur Verfügung. Mit 48 152 670 Kc. haben sie gegenüber dem Vorjahre eine Erhöhung um nur 56 000 Kc. erfahren, die auf Personalausgaben beruht. Die Sachausgaben sind gleich geblieben; sie verteilen sich auf die Elbestrecke zwischen Jaromér und Melnik und auf die Moldau in und oberhalb Prag wie folgt: Auf die Strecke Jaromér—Elbeteilnitz 4 500 000 Kc., Elbeteinitz—Melnik 18 600 000 Kc., auf den Hafenbau in Melnik 2 Millionen Kc., auf die Moldauregulierung auf den Maninagründen 6 Millionen Kc., auf die Regulierung des linken Moldauufers in Prag III. 200 000 Kc., auf den Kaibau in Smichow 1 Million Kc., auf die Moldauregulierung in der Strecke Syschehrad—Modran 1 Million Kc., für den Straßenbau Königsal—Stechowitz 1 Million Kc., für Zufahrtswege zu den Staustufen bei Stechowitz und Slap 1 500 000 Kc., für einen Zufluchtshafen in Stechowitz 1 Million Kc., für Vorarbeiten zum Bau der Staustufen bei Stechowitz und Slap 1 Million Kc. und für eine Telephonlinie 150 000 Kc.

Für Zwecke der Schiffahrt werden unter Titel 10 13 103 970 Kc. bereitgestellt; das sind 1 296 230 Kc. mehr als im Jahre 1928. Von diesem Betrage entfallen auf die Schiffahrtsämter 3 452 970 Kc., für die Internationalen Flußkommissionen 900 000 Kc. und auf die Ergänzung des Elbe-, Donau- und Oderschiffparkes gemäß dem Uebereinkommen mit den tschechoslowakischen Flußschiffahrts-Gesellschaften 8 200 000 Kc.

Außerdem weist der Voranschlag des Handelsministeriums kleinere Beträge zur Förderung der Schiffahrt auf.

Erweiterung des Budapester Hafens. Am 20. 10. 1928 wurde durch den Reichsverweser Grafen Horthy im Beisein des gesamten Regierungs-Kommissariats für den Handels- und Industriehafen in Budapest der neuerbaute Getreidespeicher dem öffentlichen Verkehr übergeben. An dem Entwurf der Gesamtanlage sind die Amme-Luther-Werke, Braunschweig, der „Miag" Mühlenbau- und Industrie-Aktiengesellschaft, die die gesamte Maschinen-Einrichtung lieferte, führend beteiligt. / Der Speicher mit einer Fassung von 30 000 t Getreide liegt an dem neuen Hafenbecken am Nordende der Donauinsel Csepel. Die gesamte Anlage ist dazu eingerichtet, inländisches und ausländisches Getreide einzulagern. Letzteres auch unter Zollverschluß im Transit-Verkehr. Das Getreide wird sowohl mit Schiffen, wie auch mit der Bahn herangebracht und auch wieder abgeführt. Zur Entladung der Schiffe ist eine fahrbare pneumatische Förderanlage mit einer stündlichen Leistung von 100 t vorhanden, während zur Hereinbringung des mit Bahnwagen ankommenden Getreides sich unter den Rampen an den Längsseiten des Speichers Transportbänder befinden, die das Getreide dann der inneren Maschinerie weiter zuleiten. Der Speicher ist zu 1/3 als Silospeicher, zu 2/3 als Bodenspeicher eingerichtet, sodaß die Interessenten von den kleinsten bis zu den größten Mengen Getreide in den Speicher einlagern und gegebenenfalls auch weiter behandeln können.

Italienischer Binnenschiffahrtskongreß. Am 22. Oktober 1928 begann in Venedig der 1. Nationale Binnenschiffahrtskongreß, der von der „Confederazione Nazionale Fascista dei Trasporti terrestri e die navigazione interna" einberufen worden war. Der Kongreß befaßte sich u. a. mit der Frage der Konzessionierung der Binnenschiffahrtslinien, mit verschiedenen Fragen der Personenschiffahrt, mit der Regulierung des Po sowie mit schiffbautechnischen Problemen.

Monatsbericht aus den Donauländern. Die Donauschiffahrts-Gesellschaften haben ihren Liniendienst für dieses Jahr eingestellt. In den Donauländern hat die angeblich bevorstehende Verzögerung in der Fertigstellung des Rhein—Main—Donau-Kanals Beunruhigung und Enttäuschung hervorgerufen. Die restlose Vollendung soll erst 1950 oder 1955 zu erwarten sein. Seit einiger Zeit besteht die Absicht, den vorhandenen Donaukontrakt für Weizen auch auf andere Erntegüter auszudehnen. Eine neue diesbezügliche Konferenz wird demnächst stattfinden.

*

Die Schiffswerft Linz, Oesterreich, hat ein neues Doppelschrauben-Motortankschiff erbaut, welches den modernsten Typ selbstfahrender Motortanks auf der Donau darstellt. Das Fahrzeug kann rd. 500 t Benzin in seinen Tankanlagen aufnehmen, besitzt zwei Rohölmotoren von je 250 PS und eine Doppel-Flettner-Rudersteuerung. Eigentümer des Schiffes ist die neugegründete Anglo Danubian Transport Co. Ltd., London. Ein Schwesterschiff wird Mitte nächsten Monats zur Ablieferung bereit sein. / Der Fahrgastverkehr im Donauhafen Linz hat in der abgelaufenen Schiffahrtssaison außergewöhnlichen Umfang angenommen.

Von Mai bis August hat die D. D. S. G. (Oesterr. Donau-Dampfschiffahrts-Ges.) in Linz 50 000 Fahrgäste abgefertigt. / Die beabsichtigte Erbauung eines Großkraftwerkes und Schiffahrtskanals bei Ybbs-Persenbeug im österreichischen Stromgebiet tritt immer mehr in den Mittelpunkt des allgemeinen Interesses. Man verschließt sich nicht der Notwendigkeit, die Schiffahrt durch das österreichische Stromschnellengebiet zu erleichtern; sowohl gewisse Verpflichtungen, die Oesterreich im Friedensvertrag übernommen hat, wie auch die durch den Rhein—Main—Donau-Kanal bedingte grundlegende Aenderung der Schiffahrtsverhältnisse sprechen eindeutig dafür. Andererseits aber werden gegen die Folgen des gigantischen Projektes Bedenken laut. Der Wasserspiegel würde auf einer Strecke von ungefähr 60 km um sechs Meter gehoben werden; das ganze Landschaftsbild wäre durch die Errichtung eines 60 km langen Stausees grundlegend verändert. Die Konsequenzen für die an der Donau gelegenen Ortschaften wären in mancher Hinsicht geradezu unabsehbar. Eine Voraussetzung für die Arbeiten sind Grundenteignungen großen Umfanges. Man bezweifelt aber in eingeweihten Kreisen, daß das Gesetz, mit dessen Hilfe die Enteignungen durchgeführt werden sollen, tatsächlich die rechtliche Handhabe hierzu bilden könne, da es sich um ein Ausnahmegesetz aus der Kriegszeit handelt.

*

In der Tchechoslowakei schreitet die Ausgestaltung der großen Donauhäfen rüstig vorwärts. Für den weiteren Ausbau der Häfen Preßburg (Bratislava) und Komorn (Komarno) hat die Regierung in ihrem Voranschlag für 1929 denselben Betrag wie für das laufende Jahr vorgesehen. Der Verkehr in den tschechoslowakischen Häfen hat auch dieses Jahr seine steigende Tendenz beibehalten, die allerdings vor allem auf den Hafen von Komorn Bezug hat, während die Entwicklung von Preßburg keineswegs damit Schritt hält. Im September wurden über diese beiden Häfen 149 000 t befördert, um 24 vH mehr als im September 1927. Zwei Drittel des Güterverkehrs wickelten sich in der Ausfuhr ab, die um 14 vH zunahm; die Einfuhr nahm um 52 vH zu. Von Januar bis September 1928 wurden 809 000 t befördert, um 2 vH mehr, als in der gleichen Periode 1927, wobei die Ausfuhr 588 000 t betrug und um 21 vH zunahm, während der Rest auf die Einfuhr entfiel, die sich um 29 vH verringert hatte. In dieser Periode fiel auf Preßburg eine Menge von 318 000 t, was eine Verminderung um 20 vH gegenüber 1927 bedeutet. / Es besteht die Absicht, das Kapital tschechoslowakischer Schiffahrtsgesellschaften herabzusetzen.

*

In Ungarn wurde der neue Budapester Großhafen mit besonderer Feierlichkeit in Anwesenheit des Reichsverwesers eröffnet. Bei den Ansprachen wurde betont, daß diese Anlage nicht nur im Interesse der heimischen Schiffahrt, sondern für alle den Strom befahrenden Flaggen erbaut worden sei. Der Hafen besteht aus einem großen Handelshafen mit geräumigen Lagerhäusern und aus einem Petroleumhafen. Erweiterungen sind vorgesehen. / Die leise Enttäuschung, die sich in der Angelegenheit von Fiume in ungarischen Kreisen geltend macht und die ja nach den Berechnungen und Erfahrungen, die man in anderen Binnenländern in der Frage eigener Seehafen-Freizonen gemacht hat, vorauszusehen gewesen ist, bringt es mit sich, daß man in Ungarn heute dem Projekt des Trajektschiffes besondere Aufmerksamkeit zuwendet. Es handelt sich, wie berichtet, um jene Neukonstruktion, mit deren Hilfe Schleppkähne ohne Umladen von Donauhäfen aus übers Meer befördert werden können, wobei insbesondere an eine Verbindung Ungarn—Donau—Schwarzes Meer—Mittelmeer—Aegypten gedacht ist. Die ungarische Regierung ist bereit, 51% der Aktien einer zur Erbauung und zum Betrieb dieser Fahrzeuge zu gründenden A. G. zu übernehmen. Auch auf englischer Seite bringt man dem von ersten Binnen- und Seeschiffahrts-Fachleuten günstig begutachteten Projekt großes Interesse entgegen.

*

Die Frage, ob die jugoslawische Flußschiffahrt staatlich bleiben oder wieder in private Hände übergehen soll, ist in ein aktuelles Stadium getreten. Seit Anfang 1927 ist die Flußschiffahrt staatlich, das zweite Unternehmen, die Serbische Schiffahrtsgesellschaft, ist privat. Beide haben sich aber gegenüber der ausländischen Konkurrenz, unter der besonders das deutsch-österreichisch-ungarische Kartell zu verstehen ist, als zu schwach erwiesen. Ein neuer Vorschlag geht nun dahin, daß der Staat seinen verhältnismäßig großen Schiffspark an die Serbische Schiffahrtsgesellschaft abtreten solle. Gleichzeitig müßte diese Gesellschaft bedeutende Begünstigungen und eine Staatssubvention erhalten. Die Mehrzahl der von der Regierung diesbezüglich befragten Fachleute hat sich jetzt für die Entstaatlichung ausgesprochen; im Ministerium selbst steht dem aber ein sehr heftiger Widerstand entgegen. / Die jugoslawische Regierung hat mit einer inländischen Reparaturwerft an der Donau einen Vertrag abgeschlossen, um die betreffende Industrie allmählich vom Ausland — gemeint ist vor allem Deutschland — unabhängig zu machen. Die staatliche Flußschiffahrt hat sich verpflichten müssen, pro Jahr eine bestimmte Zahl von Flußschiffen der Werft zur Reparatur zu übergeben. / Die Erbauung eines neuen Hafens in Belgrad wird von Deutschen durchgeführt werden. Die jugoslawische Reichshauptstadt, die am Zusammenfluß zweier schiffbarer Ströme, der Donau und der Save, liegt, besitzt weder für den Waren-, noch für den Fahrgastverkehr moderne Anlagen. Seit einer Reihe von Jahren sind die unerläßlichen Arbeiten bereits geplant. Vorerst wird der Savehafen erbaut werden, der aus einem Zollhafen von 530 m und einem Fahrgasthafen von 770 m Länge bestehen soll. Die Arbeiten werden 2½ Jahre dauern, da sie nur abschnittweise vorgenommen werden können, um den Verkehr nicht zu behindern. Das Eisenmaterial für einen Teil der Bauten ist bereits von einer deutschen Firma geliefert worden. / Eine grundsätzlich wichtige Tatsache ist die Eröffnung des Kral-Petar-Kanals, des früheren Franzens-Kanals, für die internationale Schiffahrt. Bisher vertrat die jugoslawische Regierung den Standpunkt, daß alle Nebenflüsse und Kanäle im Bereich der Donau territoriales Gewässer seien, welche für die Schiffe einer anderen als der heimischen Flagge gesperrt seien. Nur der Strom selbst mußte nach den internationalen Vereinbarungen als ein allen Flaggen gleicherweise offener Schiffahrtsweg anerkannt werden. Die jugoslawische Regierung ist zwar offiziell von ihrem Standpunkt auch heute noch nicht abgekommen; tatsächlich bleiben auch die Wasserstraßen im Reiche nach wie vor gesperrt; die Freigabe des Kral-Petar-Kanals bildet aber de facto ein Durchbrechen der bisher ablehnenden Stellungnahme, und sie ist als solche im Sinne einer Befreiung der Binnenschiffahrt von störenden Beschränkungen warm zu begrüßen. / Im jugoslawischen Strombereich hat sich eine Gefährdung der Schiffbarkeit der Donau ergeben. An den Ufern der Wojwodina und Slawoniens hat sich das Ufer in

einer Länge von mehreren Kilometern abgelöst, dadurch ist u. a. eine Insel entstanden, welche den Schiffahrtsweg sehr verengt. / Auf einer nach Suschak einberufenen Konferenz jugoslawischer, ungarischer und italienischer Schiffahrtsgesellschaften und Bahnen wird über die Bildung direkter ungarisch-jugoslawischer Tarife verhandelt.

*

In Bulgarien besteht eine Strömung gegen die Kabotageerlaubnis für fremde Flaggen. Da aber der bulgarischen Donauschiffahrt technisch die Möglichkeit fehlt, den Inlandsverkehr zu nationalisieren, werden die ausländischen Gesellschaften mit Beginn der nächsten Schiffahrtssaison den Verkehr ohne Zweifel wieder aufnehmen. Es handelt sich hierbei in erster Linie um die österreichische Kabotagelinie der D. D. S. G. / Es besteht die Absicht, dem polnischen Staate im Schwarzen Meer-Hafen Varna eine Freizone einzuräumen. Der diesbezügliche Wunsch ist von der Polnisch-Bulgarischen Handelskammer in Sofia ausgegangen. Der Plan einer polnischen Zone an der unteren Donau oder am Schwarzen Meer ist allerdings nicht neu, er bezog sich aber ursprünglich auf Rumänien. Das neue Projekt würde zur Bildung des bereits zur Diskussion gestandenen östlichen transeuropäischen Verkehrsweges auf der Linie Gdingen—Lemberg—Bukarest—Rustschuk (Donau)—Varna führen.

*

In den rumänischen Gewässern im Schwarzen Meer wurde ein ausländisches Schiff festgestellt, von dem die rumänischen Schiffahrtsbehörden annehmen, daß es sich um ein Sowjetfahrzeug handelt, welches die Ausfahrt der früher russischen und jetzt rumänischen Handelsschiffe aus der Donaumündung und aus dem Hafen von Konstanza kontrolliert. Die Sowjetregierung hat seinerzeit den Besitzwechsel dieser Schiffe nicht anerkannt, und man befürchtet in rumänischen Schiffahrtskreisen, daß die Sowjets diese Schiffe, falls sie ins offene Meer kommen, zu kapern versuchen werden. Da haben wir also den Freibeuter im 20. Jahrhundert!

Dr. Friedrich Wallisch.

Um die Verwaltung des Danziger Hafens. Eine neue Entscheidung des Präsidenten des Danziger Hafenausschusses, des schweizerischen Obersten Deloes, der die Leitung des aus fünf Danziger und fünf polnischen Vertretern bestehenden Danziger Hafenausschusses ausübt, hat, einem Eigenbericht der D. A. Z. aus Danzig zufolge, die Verwaltung des Danziger Hafens vom 1. Januar nächsten Jahres ab in einer für Danzig bedenklichen Weise in polnische Hände übergehen lassen.

Von diesem Zeitpunkt ab soll die Stelle des bisher von Danziger Seite besetzten Lotsenkommandeurs und die Stelle eines Leiters des Innenhafenbezirks in Danzig mit polnischen Bewerbern besetzt werden, während die Freie Stadt Danzig sich mit der dem Lotsenkommandeur untergeordneten Stelle eines Leiters des Außenhafenbezirkes begnügen muß, nachdem die polnische Delegation des Danziger Hafenausschusses ihre Begehrlichkeit auf die Verwaltung des Danziger Hafens dahin zum Ausdruck gebracht hatte, daß sie ursprünglich alle drei leitenden Stellen im Danziger Lotsendienst verlangt hatte.

Diese Stellenbesetzung im Danziger Hafen, der das Rückgrat des Danziger Wirtschaftslebens darstellt, wird als ein starker Affront gegen die deutschen Interessen angesehen, zumal Danzig unter der Bevölkerung nur eine vierprozentige polnische Minderheit aufweist, sodaß diese Stellenbesetzung als unerträglich für Danzigs deutsche Interessen angesehen werden muß.

Vom Tilsiter Hafenbau. Der Bau der Tilsiter Hafenanlagen nähert sich seiner Fertigstellung. Noch in diesem Jahre soll der große Hafenspeicher vollständig fertig werden, mit dessen Bau man im August begonnen hat. Der Speicher ruht auf Betonpfählen und hat eine Höhe von beinahe 30 m. Außer den Kellerräumen hat er 4 Geschosse, die durch Fahrstühle miteinander verbunden sind. Ferner sind in dem Speicher untergebracht große automatische Waagen, ein Oelkuchenbrecher und eine Oelkuchenmühle, 2 Kräne von je 3/4 t Tragfähigkeit usw. Der Speicher enthält Lagerräume für 5000 t. Auf dem neuen Kai am Memelufer wird ein Kran von 3 t Tragfähigkeit und 18 m Ausladung gebaut. Der Speicher selbst verursacht 930 000 RM. Kosten, die Gleis- und Pfahlanlagen kosten 140 000 RM. und der große Kran 142 000 RM. Nach der Fertigstellung wird Tilsit über die modernsten Anlagen in der ostpreußischen Binnenschiffahrt verfügen.

Polnische Schiffahrtstagung. Am 20. und 21. Oktober 1928 fand in Kattowitz die 1. Generalversammlung der Polnischen Liga für See- und Binnenschiffahrt (Ligue Maritime et Fluviale) statt. Es wurde eine Reihe von Resulotionen angenommen, die in erster Linie die Regulierung der Weichsel fordern, daneben auch die Verbesserung verschiedener anderer Schiffahrtsstraßen, die Errichtung von Schiffswerften in Gdingen usw. Die Leitung der Liga wurde beauftragt, im Einvernehmen mit dem „Comité de la Flotte Nationale" eine Denkschrift zur Frage der Vereinigung dieser beiden Organisationen auszuarbeiten. Die Tagung erhielt ihr besonderes Gepräge durch die Anwesenheit des polnischen Handelsministers Kwiatkowski, der zum Ehrenmitglied der Liga ernannt wurde. Dem Präsidenten der Republik wurde das Ehrenlegat der Liga angetragen.

Auch die „Skarboferm" in Gdingen. Am 9. Oktober 1928 unterzeichnete der Minister für Handel und Industrie mit dem Konzern „Skarboferm" einen Pachtvertrag über ein Gelände im Gdinger Hafen. In der Reihe der Kohlenverträge ist dies bereits der vierte Vertrag (siehe Z. f. B. 19/1928, 569: „Gdingen als Konkurrent für Danzig"). Dadurch ist die Mehrzahl der oberschlesischen Kohlenindustrie mit dem Gdinger Hafen verbunden worden und auch gleichzeitig die Konkurrenzfähigkeit der Kohlenindustrie auf den baltischen Märkten gesteigert worden.

GESCHÄFTLICHE MITTEILUNGEN

Rheinschiffahrtsverband Konstanz. Am 22. Oktober fand in Konstanz die konstituierende Sitzung des gemäß eines Beschlusses des Arbeitsausschusses eingesetzten Parlamentarischen Ausschusses des Verbandes statt. / Herr Kommerzienrat Dr. Stiegeler wies in seinen einleitenden Worten auf das Arbeitsgebiet des Ausschusses hin und umriß kurz dessen Tätigkeitsfeld. Die Mitglieder des Ausschusses sollen sich darnach in ständiger Fühlungnahme mit den Parlamentariern der eigenen Fraktion sowie anderer Fraktionen aufklärend und werbend für das Ausbauprojekt Basel-Bodensee einsetzen, um bei allfälliger Behandlung in den Ausschüssen oder im Plenum der Volksvertretung eine gesicherte Grundlage für die rasche Erledigung im Sinne der Projektierungsrichtlinien zu haben. Da das Arbeitsgebiet des Ausschusses gegenüber demjenigen der anderen Ausschüsse nicht immer zweifelsfrei wird abgegrenzt werden können, ist vorgesehen, die betreffenden Fragen in gemeinsamen Sitzungen der Ausschüsse zu behandeln. Die von der Geschäftsführung vorgelegte Geschäftsordnung wurde einstimmig genehmigt. Den vorläufigen Vorsitz übernahm Herr Reichstagsabgeordneter Carl Diez-Radolfzell. / Herr Kommerzienrat Dr. Stiegeler berichtete sodann über die gegenwärtige Lage des Ausbauprojektes Straßburg-Basel und Basel-Bodensee, wobei er insbesondere auf die augenblickliche politische Situation hinwies. Seine Ausführungen gipfelten in der Bitte an die Herren Parlamentarier, sich mit aller Macht dafür einzusetzen, daß die Regulierung der Strecke Straßburg-Basel so rasch als möglich in Angriff genommen wird. / Dem Ausschuß gehören zurzeit folgende Herren als Mitglieder an: Landtagsabgeordneter A. Amann, Konstanz; Reichstagsabgeordneter C. Diez-Radolfzell; Landtagsabgeordneter Karl Großhans, Konstanz; Minister a. D. Dr. L. Haas, M. d. R., Karlsruhe; Landtagsabgeordneter Dr. W. Mattes-Stockach; Staatsrat Josef Weißhaupt, M. d. L., Pfullendorf; Geheimrat Dr. Ph. Wieland, M. d. R., Ulm a. D. / Zur Zuwahl wurden die Herren Reichstagsabgeordneten Dr. E. Föhr und Stephan Meier, Freiburg, vorgeschlagen. / Ende dieses Jahres wird der Ausschuß zu einer Sitzung in Berlin zusammentreten. —cht.

Osnabrücker Kanal-Verein. Im Saale der Industrie- und Handelskammer zu Osnabrück hielt am 11. Oktober 1928 der Osnabrücker Kanalverein eine bedeutsame Sitzung ab, in der zunächst der Vorsitzende, Oberbürgermeister a. D. Dr. Rißmüller, einen Ueberblick über den Entwicklungsgang des Kanalvereins und seinen Aufgabenkreis gab. Weiterhin führte der Redner etwa folgendes aus: Wenn in einigen Monaten das Vorarbeitenamt in Verden seine Tätigkeit beendet habe, so werde das Material noch in diesem Jahre dem Reichsverkehrsministerium unterbreitet und dann auch in Presse und Parlament zur Diskussion stehen. Hierbei müsse sich Osnabrück mit aller Energie für die Wahrung seiner Belange einsetzen, damit nichts versäumt werde. Es müsse alles getan werden, damit bei der Festlegung der Linienführung die Interessen der Stadt Osnabrück gewahrt würden. Die Bedeutung des Hansakanals werde sowohl im industriellen Westen wie in den interessierten Kreisen in Bremen und Hamburg durchaus anerkannt; vor allem werde betont, daß der Kanal als der echte Hansakanal gebaut werden müsse. Bei einer Abzweigung des Hansakanals bei Barenaue würde Osnabrück an dem Schenkel der beiden großen in Nord-Süd- und West-Ost-Richtung verlaufenden Wasserstraßen liegen. Osnabrück würde dann in bezug auf den Wasserstraßenverkehr in eine so günstige Lage kommen, wie sie kaum eine andere Stadt besitzt. Dazu sei es erforderlich, daß die Lage Osnabrücks im Eisenbahnverkehr besser ausgestaltet werde. Im weiteren Verlauf der Verhandlungen wurden die neuen Satzungen des Vereins einstimmig angenommen und die Vorstandswahl mit folgendem Ergebnis vorgenommen: 1. Vorsitzender Oberbürgermeister a. D. Dr. Rißmüller, 2. Vorsitzender Oberbürgermeister Dr. Gaertner, Schrift- und Rechnungsführer Verkehrsdirektor Dr. Hugle; Beisitzer: Regierungsrat Dr. Haarmann, Kaufmann Karl Wolff, Direktor Möller und Syndikus Dr. Manns. / Syndikus Dr. Flügel, Bremen, erstattete sodann ein Referat über den Stand des Hansa-Kanal-Projektes. Er wies auf die Tatsache hin, daß die wirtschaftlichen Verhältnisse des Ruhrbezirks immer gespannter werden, daß die englische Kohle bis tief nach Mittel- und Süddeutschland vordringt. Die deutsche Kohle brauche dringender als je billigere Frachten, um mit der englischen Kohle in den deutschen Seehäfen konkurrieren zu können. In Bremen ist die englische Kohleneinfuhr um 70 Prozent in den ersten acht Monaten dieses Jahres gegenüber dem Vorjahre gestiegen. Sowohl der industrielle Westen wie die Wirtschaftskreise der Nordseehäfen, vor allem Bremen, Hamburg und Lübeck, seien sich einig darüber, daß eine Verbesserung der sich in katastrophaler Weise entwickelnden Verhältnisse nur durch den Bau des Hansakanals als dem einzigen billigen Verkehrsweg zwischen dem Ruhrgebiet und den großen Nordseehäfen möglich sei. Ueber den Hansakanal selbst teilte der Redner mit, daß die Vorarbeiten sich ihrem Ende nähern, sie werden bekanntlich von dem Preußischen Vorarbeitenamt immer für den Hansakanal in Verden, für dessen Arbeiten vom Reiche 200 000 Mark bereitgestellt wurden, ausgeführt. Die Linienführung werde in der Weise geändert, daß der Kanal von Barenaue bei Bramsche (Bez. Osnabrück) weiter westlich vom Dümmersee durch Südoldenburg laufen solle. Die Ueberquerung der Weser bei Achim und die projektierte Linienführung nach Hamburg werde beibehalten. Wie wir weiter dazu erfahren, soll der Kanal etwa 20 Kilometer durch oldenburgisches Gebiet geführt werden, und zwar in der Richtung Neuenkirchen—Holdorf—Steinfeld und von da durch den Kreis Syke nach Osterholz, Achim usw. Dr. Flügel teilte weiter noch mit, daß die Finanzierungsverhandlungen bereits mit guten Aussichten im Gange seien.

Weserbund e. V., Bremen. Die gemeinsame Tagung des Weser-Dreibundes — Weserbund e. V., Freie Vereinigung der Weserschiffahrts-Interessenten und Werra-Kanalverein — nahm bei guter Beteiligung der Mitglieder und zahlreicher namhafter Gäste von Regierungen, Behörden, Parlamenten, aus der Meininger Kaufmannschaft und von der Presse einen schönen Verlauf. Ministerialdirektor Dr. Ing. e. h. Gährs brachte das lebhafte Interesse des Reichsverkehrsministeriums an den Arbeiten der drei Verbände zum Ausdruck. Er betonte dabei die Notwendigkeit, zunächst die Kanalisierung der Mittelweser durchzusetzen. Damit solle aber keineswegs gesagt sein, daß das Reichsverkehrsministerium die Belange der oberen Weser und der Werra für weniger wichtig ansehe. Aber man müsse schrittweise vorgehen. Der Vor-

sitzende, Oberbürgermeister i. R. Dr. Becker, konnte in seinen Dankesworten an Ministerialdirektor Dr. Gährs die volle Uebereinstimmung in der Auffassung zwischen dem Reichsverkehrsministerium und den Verbänden feststellen. Das sei hier vorweg genommen. Im übrigen soll wieder im einzelnen über die Tagung berichtet werden. Die Vorträge der verschiedenen Redner boten viel Interessantes. Die Besichtigungen in Meiningen und vor allem im Kalibergwerk hinterließen bei allen Besuchern starke Eindrücke. In der Vorstandssitzung, die am 29. September 1928 von 10—11,15 Uhr im Sitzungssaal der Deutschen Hypothekenbank stattfand, wurden die nachfolgenden Sitzungen vorbereitet. Z. a. fand der Geschäftsbericht einstimmige Annahme. Es wurde beschlossen, die Geschäftsverteilung innerhalb des Vorstandes für den Fall der (in der Ausschußsitzung erfolgten) Wiederwahl des bisherigen Vorstandes auch in den nächsten 3 Jahren wie bisher zu belassen. Sodann wurde das Arbeitsprogramm für die nächste Zeit besprochen. Endlich kam noch eine Reihe anderer laufender Angelegenheiten zur Erledigung.

Die gemeinsamen geschäftlichen Sitzungen wurden im Großen Saal des Schützenhauses um 11.30 Uhr mit einer Begrüßung durch den Vorsitzenden der Tagung, Oberbürgermeister i. R. Dr. Becker, eröffnet. Er widmete sodann warme Worte des Gedenkens den Verstorbenen der drei Verbände: Senator Meyer, Hameln; Reichstagsabgeordneter Dr. Gildemeister, Bremen; Hermann Besserer, Bremen; Karl Dralle, Einbeck; Bürgermeister Gauß, Treffurt. Die Anwesenden erhoben sich zu Ehren der Toten von ihren Sitzen.

Dann folgte der Vortrag von Direktor Barkemeyer über „Die gegenwärtige Lage der Weserschiffahrt", der mit lebhaftem Dank entgegengenommen wurde. Danach kam die Ausschußsitzung des Weserbundes. Sie hatte sich mit Rücksicht auf die nachfolgende Mitgliederversammlung nur mit der Neuwahl des Vorstandes zu befassen. Auf Vorschlag aus der Versammlung wurde die Wiederwahl des bisherigen Vorstandes beschlossen. Im Anschluß daran fand die ordentliche Mitgliederversammlung des Weserbundes statt. Der Geschäftsbericht war allen Mitgliedern, die zur Tagung zugesagt hatten, eine Reihe von Tagen vorher im Entwurf gedruckt zugegangen.

Im Einverständnis der Versammlung beschränkte sich der Geschäftsführer, Dr. Flügel, deshalb darauf, nur einige besonders wichtige Stellen vorzulesen. Der Geschäftsbericht wurde gutgeheißen. Sodann erstattete der stellvertretende Schatzmeister, Ministerialrat Borchers, Oldenburg, den Kassenbericht und teilte mit, daß Syndikus Ulrich, Bremen, als Rechnungsprüfer die Rechnung geprüft und mit den Belegen übereinstimmend befunden habe. Der Bericht wurde von der Versammlung genehmigt und dem Vorstande Entlastung erteilt. Die auf Grund der Satzung turnusgemäß ausscheidenden persönlichen Ausschußmitglieder, Ministerialrat Borchers, Oldenburg, Geh. Oberbaurat Brandt, Berlin; Oberbaurat Innecken, Hannover, und Strombaudirektor Plate, Bremen, wurden wiedergewählt. Die Beiträge wurden in gleicher Weise wie für das laufende Jahr für 1929 festgesetzt. Zu Rechnungsprüfern wurden für das Jahr 1928 die Herren Syndikus Dr. Koop, Nordwestdeutscher Wirtschaftsbund, Bremen, und Handelskammer-Syndikus Dr. Metterhausen, Kassel, gewählt. Die sämtlichen Beschlüsse wurden einstimmig gefaßt.

Reeder-Verband der Märkischen Personenschiffahrt, Berlin. In der am 5. Oktober 1928 stattgefundenen Mitgliederversammlung wurde u. a. ein Schreiben des Wasserbauamts Berlin zur Diskussion gestellt, in dem darauf hingewiesen wird, daß auf den durch Berlin fahrenden Personenfahrzeugen übermäßige Signale und starke Rauchentwicklung zu vermeiden seien, da sonst eine Bestrafung der hierfür verantwortlichen Leute der Schiffsbesatzungen erfolgen müßte. Es wurde beschlossen, dies Schreiben dahin zu beantworten, daß die Schiffsmannschaften der dem Verband angeschlossenen Reedereien angewiesen seien, die dahingehenden Vorschriften der Strom- und Schiffahrtspolizeiverordnung zu beachten. Im übrigen ließe sich eine geringe Rauchentwicklung der durch Dampfmaschinen betriebenen Personenfahrzeuge bei dem Passieren der Berliner Verkehrsgegenden bei größter Sorgfalt nicht vermeiden. Weiter lag ein Schreiben des Regierungspräsidenten zu Potsdam vor, in dem dieser zu der Eingabe des Verbandes vom 20. April 1928, betreffend die Befreiung der gewerblichen Personenschiffahrtsunternehmer von der Gebühr für die Befahrung der Löcknitz ablehnend Stellung nimmt. Die Versammlung beschloß, dem Regierungspräsidenten nochmals die Gründe zu unterbreiten, die eine Erhebung einer solchen Abgabe als ungerechtfertigt erscheinen lassen. Insbesondere soll darauf hingewiesen werden, daß die durch die Löcknitz schon wegen der Enge dieser Wasserstraße stets langsam fahrenden gewerblichen Personenfahrzeuge eine Beschädigung der Uferanlagen im Gegensatz zu den Motorbooten der Sporttreibenden überhaupt nicht anrichten. Außerdem sei es unbillig, die große Masse des Erholung suchenden Publikums mit einer solchen Abgabe zu belassen, während die reicheren Leute, die sich ein eigenes Motorboot leisten können, hiervon verschont bleiben.

DIE BETRIEBSLAGE DER DEUTSCHEN BINNENSCHIFFAHRT IM MONAT OKTOBER 1928

Rhein Die Geschäftslage der Rheinschiffahrt wurde gleich den Vormonaten bestimmt durch den niedrigen Wasserstand, der eine volle Abladung der Schiffe verbot. Leichterungen blieben an der Tagesordnung. Der Kahnraum war infolgedessen in größerem Umfange gebunden. Da sich außerdem der süddeutsche Kohlenmarkt wieder aufnahmefähiger erwies und sich die Einfuhr über die Rhein-Seehäfen vorübergehend erhöhte, hielt das etwas befriedigendere Geschäft, das sich bereits in den letzten Septembertagen durchzusetzen vermochte, während der Berichtszeit an. Vor allen Dingen als sich zeigte, daß die zu Beginn der Berichtszeit einsetzende Hebung des Wasserstandes keine weiteren Fortschritte machte, sondern sich als eine rasch verlaufende Welle erwies, war der Verkehr auf der Strecke rege, im besonderen Maße beeinflußt von der Sorge um eine bevorstehende Kleinwasserperiode. / Wenn auch die günstigere Lage der Schiffahrt zum großen Teil auf die Minderausnutzung des Kahnraumes zurückzuführen ist, mengenmäßig also nicht unbedingt zu befriedigen braucht, so hofft man doch, daß die Monatsleistung diejenige des Vormonats übertreffen wird. Hieraus jedoch auf eine nachhaltige Besserung der Schiffahrtslage zu schließen, wäre abwegig, da eine nachhaltige Auffrischung des Wasserstandes im Verein mit einer erneuten Stockung des Kohlenabsatzes am Oberrhein die Marktlage sehr schnell wandeln kann. Und in der Tat haben die Frachten in der letzten Woche des Monats wieder nachgegeben, da man anscheinend mit einem günstigeren Wasserstand für die Folgezeit rechnet. / Eine Knappheit an Kahnraum war im allgemeinen nicht zu verzeichnen. Allerdings war an einzelnen Tagen, namentlich in Rotterdam, Kahnraum gesucht. Ueber die Ursachen sind die Ansichten geteilt. Sie werden hier teils in der Unausgeglichenheit der Ankünfte, teils in den Schwankungen der Schiffsangebote gesucht. / Die Transporte ab Straßburg nahmen ihren normalen Verlauf. Die Fahrt nach Basel konnte auch in diesem Monat nicht aufgenommen werden und wird wahrscheinlich in diesem Jahre nicht mehr möglich sein. / Arbeitskämpfe waren in der Berichtszeit nicht zu verzeichnen. Der Wasserstand war im Monat Oktober sehr ungünstig und hat erst in den letzten Tagen den Ansatz zu einer nachhaltigen Besserung gemacht. Seit dem Ende September erreichten Tiefstand von 1,22 m (Cauber Pegel) hob sich der Spiegel infolge kurzer Regenperiode allmählich auf 1,77 m am 5. d. M., sank bis zur Mitte der Berichtszeit wieder auf 1,30 m und stieg seitdem unter Schwankungen bis auf 2,23 m am 27. d. M. an. Bis zum 31. d. M. ging der Wasserstand allerdings wieder auf 1,97 m Cauber Pegel zurück. Die Schiffe können wieder voll abgeladen werden. / Die Stimmung auf dem Rhein-Ruhr-Frachtenmarkt war bis gegen Ende des Monats fest. Bezeichnend für die Lage ist, daß keine Notierungen und im allgemeinen auch keine Abschlüsse zu Frachtsätzen zustande kamen, vielmehr Charterungen in Tagesmiete die Regel waren. Im letzten Monatsdrittel machte die feste Stimmung einer gewissen Zurückhaltung Platz, die einen Wechsel der Frachtberechnung zur Tonnenfracht bewirkte. / Nach den amtlichen Notierungen der Schifferbörse in Duisburg-Ruhrort wurden bis zum 20. 10. für Tagesmieten Rhein-Ruhr-Häfen — Mannheim 6 Pfg. bei 20 Tagen Garantie und Rücklieferung Ruhrort gezahlt. Der von da ab notierte Frachtsatz fiel von 1,60 RM. auf 1,40 RM. am 26. und 1,20 RM. am 30. d. M. bei ganzer Lade- und Löschzeit. Die entsprechenden Notierungen ab Rhein-Herne-Kanalhäfen — Mannheim betrugen 6½ Pfg. bezw. 1,80 RM., 1,50 RM. und 1,40 RM. / Im Talgeschäft blieben die Notierungen bis zum 20. 10. ebenfalls unverändert und stellten sich für Frachten einschließlich Schleppen ab Rhein-Ruhr-Häfen — Rotterdam auf 1,85 RM. und für Frachten ab Rhein-Herne-Kanalhäfen — Rotterdam auf 2,05 RM. Von da ab fielen die Sätze auf 1,65 RM. (am 22. 10.), 1,45 RM. (am 24. 10.), 1,20 RM. (am 29. 10.) bezw. 1,85 RM., 1,65 RM., 1,40 RM. / Der Schlepplohn blieb im allgemeinen stabil, wenn auch an einigen Tagen das Angebot von Schleppkraft hinter der Nachfrage zurückblieb. Der Grund hierfür war überwiegend in dem unregelmäßigen Eintreffen der Boote zu suchen, die wegen des stärkeren Verkehrs im Gebirge und des zeitweiligen Nebels Aufenthalte erlitten. Er notierte in der Berichtszeit unverändert 1,15 RM. bis 1,20 RM. / Die Umschlagsanlagen der Duisburg-Ruhrorter Häfen waren, was die Kipper anbetrifft, gut, die privaten Krananlagen dagegen nur mäßig durch den Kohlenverkehr beschäftigt. Die Getreideankünfte hielten sich auf dem geringen Stande der letzten Jahre. Durch den niedrigen Wasserstand des Innenhafens waren die dort ansässigen Spediteure wieder sehr behindert. In dem sehr daniederliegenden Verkehr anderer Güter sind nennenswerte Verschiebungen nicht eingetreten. Die Beschäftigung der Hafenspediteure und Umschlagsbetriebe kann nach wie vor nicht befriedigen und droht durch die Wirkungen einer Reihe neuerdings von der Reichsbahn eingeführter Ausnahmetarife weiter einzuschrumpfen. In den betroffenen Kreisen ist man über das Vorgehen der Eisenbahn sehr erregt.

Mitgeteilt von der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel zu Duisburg-Ruhrort.

Elbe I. Unterelbe: Das sonst um diese Jahreszeit einsetzende lebhafte Herbstgeschäft ist bis jetzt ausgeblieben. Mit Ausnahme weniger Tage in der ersten Monatsdekade war das Güterangebot im Berichtsmonat sehr gering. Die Frachten gingen infolgedessen mehr und mehr zurück. Leerraum stand immer in erheblichem Umfange zur Verfügung. / Zur Verladung kamen Schwefelkies, Erze, Futtermittel, Getreide und andere Güter mehr.

II. Mittelelbe: Der Magdeburger Pegel zeigte folgende Wasserstände an: am 1. Oktober + 0,12 m, am 18. Oktober + 0,35 m, am 16. Oktober + 0,38 m und am 26. Oktober + 0,38 m.

Im Talgeschäft waren die Massengüterandienungen verhältnismäßig gering. Es kamen Steinsalz und Kali in den üblichen Mengen zur Verladung. Außerdem kamen Rohzucker und Getreide zum Versand. Nach sächsischen Umschlagsplätzen war das Stückgutgeschäft lebhaft. Auch größere Partien von Zucker und Mehl kamen zur Verschiffung. Die Steinsalzverladungen nach Böhmen bewegten sich in den Grenzen des Vormonats. Die Talfrachten von der Mittelelbe nach Hamburg haben sich im allgemeinen behauptet.

III. Oberelbe. Das Verladegeschäft ab sächsischen und böhmischen Stationen war während des Monats Oktober im Vergleich zu dem Vorjahre durchaus flau. Sowohl die Abladungen von Getreide und Zucker ab Böhmen als auch die Verladungen von Massengütern von den sächsischen Plätzen blieben erheblich hinter denen des Vorjahres zurück. Kahnraum war an sämtlichen Umschlagsplätzen genügend vorrätig, obgleich noch keine volle Ausnutzung des Laderaumes der Fahrzeuge infolge des noch immer nicht normalen Elbewasserstandes erfolgen konnte. Von Sachsen kamen in der Hauptsache Ton, Sand und Briketts und von Böhmen Getreide, Zucker und Glas zur Talwärtsverladung.

Allgemeines: Infolge des langsam besser werdenden Wasserstandes zu Beginn des Betriebsmonats sahen sich die Elbschiffahrts-Gesellschaften veranlaßt, den regelmäßigen Schiffahrtsverkehr ab 8. Oktober d. J. wieder aufzunehmen.

Mitgeteilt von der Arbeitsgemeinschaft der Elbeschiffahrt e. V., Magdeburg.

Oder 24. 9.—30. 9. 28: Nach zweimonatiger Pause können wir heute die Herausgabe von Wochenverkehrsberichten wieder aufnehmen, nachdem zu Beginn der vergangenen Woche die Oder endlich eine erhebliche Wasserstandsaufbesserung erfahren hat. Ratibor meldete am 24. d. M. 3,63 m. Leider stellt sich der Wuchs nur als eine kurze Welle dar, mit welcher nur ein Teil der voll beladenen Talschiffahrt, die wochenlang auf der Oder versommert lag, von Breslau abfahren konnte. Für den weitaus größeren Teil reichte der Wasserwuchs nicht aus und es müssen nun diese Kähne eine neue Wachswasserwelle abwarten, wenn die Schiffer nicht sofort zur Ableichterung schreiten. Die auf ihrem Lauf in das untere Stromgebiet sehr verflachende Welle hat am Sonnabend Fürstenberg erreicht, sodaß von dort die versommerte Bergschiffahrt nunmehr weitergeschleppt werden konnte.

Die Leistungen der Schleuse Ransern, welche in der abgelaufenen Woche geschützt hat: zu Tal 365 beladene und 1 leerer Kahn, zu Berg 57 beladene und 26 leere Kähne, waren gute. Wäre jedoch die 2. Schleuse in Ransern schon fertig, so würden etwa doppelt soviel versommerte Kähne geschleust worden sein.

In Stettin wurde etwas Massenladung zur Beförderung oderaufwärts übernommen. In Hamburg sind die Schifferanteilfrachten nach der Oder trotz geringen Ladungsangebot außerordentlich hoch, was auf die Abneigung der wenigen in Hamburg befindlichen Schiffer zur Fahrt nach der Oder zurückzuführen ist.

1. 10.—7. 10. 1928: Der in voriger Woche gemeldete Wasserwuchs hat der Schiffahrt nur wenige Tage eine vollschiffige Fahrtiefe geboten; bereits am 1. d. M. mußte die Tauchtiefe auf 1,18 m herabgesetzt werden. Es ist unter diesen Umständen der Betrieb zwar überall im Gange, aber nur ein beschränkter Verkehr möglich. In Breslau und dem oberen Bezirk liegen noch ca. 500 voll beladene Kähne, denen die Fortsetzung der Reise durch den rasch abgefallenen Wasserstand verschlossen ist. In Fürstenberg trat durch die Wasserwelle nur ein Ansteigen von ca. 70 cm in Wirkung, sodaß die in voriger Berichtswoche von Breslau gefahrenen voll beladenen Kähne nicht bis Fürstenberg gelangen konnten, sondern bei Crossen, Tschicherzig usw. wieder zum Stillstand gekommen sind. Nur einem Teil leicht beladener Fahrzeuge war es möglich, Fürstenberg zu erreichen. Zu dieser unerfreulichen Situation trug bei, daß im Crossener Bezirk Versandungen zu Tage getreten sind, die eine glatte Durchfahrt verhinderten.

Die geringen in der Berichtswoche zu verzeichnenden Aufbesserungen des Ratiborer Pegels, an welchem am 2. d. M. 16 cm und am 4. d. M. weitere 12 cm Wuchs registriert wurden, haben dem Abfall des Wassers zwar einen kleinen vorübergehenden Einhalt getan, aber die gegenwärtig schöne trockene Witterung läßt keine Aussicht auf weitere erhebliche Niederschläge zu und es steht zu befürchten, daß die Tauchtiefe schon in den allernächsten Tagen wieder herabgesetzt werden muß.

In Ransern sind in der abgelaufenen Woche geschleust worden: zu Tal 220 beladene und 7 leere Kähne, zu Berg 85 beladene und 53 leere Kähne.

In Cosel und Breslau ist angesichts dieser Verhältnisse der große Kahnraummangel nicht zu beheben, was bei dem jetzt andringenden Herbstgeschäft, wie Getreide- und Zuckertransporte etc. eine außerordentlich schwierige Lage, auch für die Verlader, schafft. Die Frachten haben feste und steigende Tendenz und liegen weit über der Normalhöhe, was hauptsächlich durch den niedrigen Wasserstand bedingt ist.

In Stettin konnten wegen des Kahnraummangels nur geringe Mengen Massengut zur Beförderung oderaufwärts übernommen werden. In Hamburg war das Ladungsangebot nach der Oder weiter schwach und sind die Schifferanteilfrachten ewas zurückgegangen. Der Elbewasserstand hat erfreulicherweise eine kleine Aufbesserung erfahren, sodaß die Tauchtiefe auf 120 cm heraufgesetzt werden konnte.

8. 10.—14. 10. 1928: Der Wasserstand der Oder ist in der vergangenen Woche leider weiter zurückgegangen, sodaß die Tauchtiefe am 10. d. M. auf 1,08 m herabgesetzt werden mußte. Den im vorigen Bericht erwähnten 500 voll beladenen Talkähnen, welche auf der oberen Oder stilliegen, ist die Fortsetzung der Reise erst nach Eintritt eines größeren Wasserwuchses möglich, wofür jetzt leider keine Aussichten bestehen. Das Ableichterungsgeschäft wurde fast gänzlich eingestellt, weil disponibler Kahnraum hierfür nicht vorhanden ist. Der reguläre Kahnumlauf ist somit unterbunden. Auf der unteren Oder zeigten sich infolge des abgefallenen Wasserstandes Stockungen, z. B. in Regnitz, sowie auf der Strecke Crossen—Fürstenberg. Die Schleuse Ransern passierten zu Tal 142 beladene, 22 leere Kähne; zu Berg 136 beladene und 19 leere Kähne. Wegen des bestehenden Kahnraummangels konnten auch in der Berichtswoche in Stettin nur unbedeutende Mengen Massengut dem Oderweg übergeben werden. Die Situation in Hamburg war die gleiche wie in der vorangegangenen Woche; der Wasserstand der Elbe ist wieder im Fallen.

15. 10.—21. 10. 1928: Die Schiffahrtsverhältnisse auf der Oder waren in der Berichtswoche annähernd die gleichen, wie in der vorangegangenen Woche. Das Wasser ist noch etwas abgefallen, sodaß die Tauchtiefe ab Breslau am 15. d. M. auf 98 cm herabgesetzt werden mußte. Besondere Schwierigkeiten zeigten sich wie üblich an der mittleren Oder bei Urschkau-Leschkowitz, Globitschen, Milchau und Regnitz.

In Ransern wurden geschleust zu Tal 85 beladene, 16 leere Kähne, zu Berg 85 beladene und 83 leere Kähne.

Der Abtransport von Erzen ab Stettin oderaufwärts konnte wegen des Kahnraummangels weiter nur in beschränktem Umfange erfolgen. Auf der Elbe haben sich die Wasserverhältnisse etwas gebessert. Das Ladungsangebot von Hamburg nach der Oder ist schwächer geworden.

Oderfrachten für ganze Kahnladungen Steinkohle.

Vom Frachtenausschuß für die Oder festgesetzte Schiffsfrachten in R.-Mark je Tonne (exkl. aller Nebenkosten als Umschlag, Zollabfertigung, Assekuranz, Kippgebühr).

Vom 24. September bis 21. Oktober 1928

von	Breslau		Oppeln		Cosel-Oderhafen	
nach	Berlin-Oberspree	Stettin	Berlin-Oberspree	Stettin	Berlin-Oberspree	Stettin
	4,00	3,35	5,70	5,05	6,30	5,65

Bei den gegenwärtigen Wasserverhältnissen und dem Kahnraummangel werden die Kähne in überwiegendem Maße entsprechend dem Wasserstand leichter beladen und dafür ein entsprechender Zuschlag ab Cosel als ab Breslau gezahlt.
Für andere Güter in ganzen Kahnladungen sowie für Teilmengen treten entsprechende Zuschläge ein.

Mitgeteilt vom Schiffahrtsverein zu Breslau e. V., Breslau.

Umschlagsverkehr zu Tal in Tonnen:

	24.-30. 9.	1.-7. 10	8.-14. 10.	15.-21. 10. 1928
Coselhafen	4 636	5 975	10 587	11 511
dar. Güter	13	961,5	263	1 813,5
Oppeln	231	—	—	470 (Kohlen)
Breslau	7 237	4 682	3 639	4 722
dar. Güter	3 158	3 757	3 364	4 577
Maltsch	5 603	3 613	2 431	2 210
dar. Güter	1 933	2 588	2 431	2 210

EISENBAHNFRAGEN

Der geplante deutsch-belgische Kohlenausnahmetarif und die Rheinschiffahrt. Die belgische Nationale Eisenbahngesellschaft soll mit der Deutschen Reichsbahn in Verhandlungen über einen deutsch-belgischen Ausnahmetarif für Ruhrkohle nach Antwerpen stehen. Diese Nachricht hat in der deutschen Rheinschiffahrt lebhafte Beunruhigung hervorgerufen, zumal es sich um jährliche Mindestmengen von fast 2 Millionen t handeln soll. Die für Antwerpen bestimmten Exportkohlen sind bisher restlos auf dem billigen und leistungsfähigen Wasserweg des Rheins verfrachtet worden. Es liegt keinerlei wirtschaftliche Berechtigung dafür vor, diese Kohlen auf den Bahnweg zu lenken, zumal dafür ganz außerordentlich niedrige und für die Reichsbahn zweifellos verlustbringende Frachtsätze eingeräumt werden müßten. Wenn man davon spricht, daß es sich nur um hochwertige Kohlen handeln soll, die sich für die Wasserverfrachtung nicht eignen, so muß demgegenüber doch darauf hingewiesen werden, daß die nach Antwerpen gehenden Kohlen in erster Linie zum Export mit Seeschiff bestimmt sind. Hierfür ist aber die Anlieferung auf dem Wasserweg entschieden wirtschaftlicher als der Umschlag von Bahn auf Seeschiff. / Wie wir hören, hat daher der Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen gegen den geplanten Ausnahmetarif beim Reichsverkehrsministerium entschiedenen Einspruch erhoben. / Die verantwortlichen deutschen Regierungskreise zerbrechen sich schon seit längerer Zeit den Kopf darüber, warum die deutsche Schiffahrt auf dem Rhein ständig zurückgeht. / Wenn aber in der bisherigen Weise durch Ausnahmetarife aller Art der Rheinschiffahrt ihre Güterzufuhr abgedrosselt wird und man jetzt sogar in den Kohlenverkehr auf dem Niederrhein eine Bresche schlagen will, so braucht man sich nicht zu wundern, wenn die deutsche Rheinschiffahrt allmählich ganz verschwindet. Wenn dagegen eingewandt wird, daß ja auch die ausländische Rheinschiffahrt von den Reichsbahn-Ausnahmetarifen in gleicher Weise betroffen wird wie die deutsche, so ist dem doch entgegenzuhalten, daß die ausländische Rheinschiffahrt unter günstigeren Bedingungen arbeitet, geringere Löhne, Steuern, soziale Abgaben und dergleichen trägt. Der leidtragende Teil ist daher bei all diesen Tarifmaßnahmen die deutsche Rheinschiffahrt. / Wenn man demgegenüber vergleicht, wie Frankreich und die Schweiz ihre nationale Schiffahrt durch eisenbahntarifarische Maßnahmen nicht nur nicht schädigen, sondern im Gegenteil positiv fördern — der Straßburger Hafenverkehr ist durch diese Förderung in Zu- und Abfuhr vollkommen ausgeglichen und wächst von Jahr zu Jahr rapid weiter —, so muß man von der Reichsregierung fordern, daß sie auf Grund ihrer Tarifhoheit hier endlich einmal energisch eingreift und nicht duldet, daß die deutsche Rheinschiffahrt und die mit ihr verbundenen deutschen Rheinhäfen mit ihrem wertvollen Kapital durch die Tarifpolitik der Deutschen Reichsbahn allmählich zu Grunde gehen.

Der Landeseisenbahnrat Breslau fordert Wasserumschlagstarife für die Oder. Die Pressestelle der Reichsbahndirektion Breslau teilt mit: Am 17. Oktober 1928 fand die 12. ordentliche Sitzung des Landeseisenbahnrats Breslau im Sitzungssaal des Hauptbahnhofs statt. Die Sitzung wurde mit geschäftlichen Mitteilungen eröffnet. Es gelangten alsdann zur Verhandlung und Annahme Anträge auf Frachtermäßigung für verschiedene Güter im Zu- und Ablauf nach und von Oderumschlagsplätzen und für Kohle und Koks von Oberschlesien zum Umschlag auf der Oder. Auf einen Antrag wegen weiterer Ausrüstung und Ausbaues des Coseler Oderhafens wurden befriedigende Erklärungen der Reichsbahndirektion Oppeln zur Kenntnis genommen. / Mit dieser Sitzung ist die augenblickliche Wahlperiode des Landeseisenbahnrats Breslau abgelaufen. Die Neuwahlen finden voraussichtlich noch Ende 1928 statt.

In Ergänzung dieser amtlichen Mitteilung dürfte folgendes von Interesse sein:

In der Frage des Ausbaues und Ausrüstung des Coseler Oderhafens wurde von dem Vertreter der Reichsbahndirektion Oppeln mitgeteilt, daß schon seit Jahren über einen modernen Ausbau des Hafens bei der zuständigen Reichsbahndirektion in Oppeln Erörterungen gepflegt würden. Der Ausbau wäre zweifellos schon in diesem Jahre in Angriff genommen worden, wenn nicht durch die bekannten Bestrebungen der oberschlesischen Industrie auf Schaffung einer Schleppbahn insofern eine Unsicherheit in der Frage eingetreten wäre, ob für den Coseler Hafen auch nach Ausbau dieser Schleppbahn, die bekanntlich einen neuen Hafen in Januschkowitz vorsieht, noch derartig große Mittel aufzuwenden wären. Zweifellos würde nämlich dann der Haupt-Massenumschlag in Januschkowitz stattfinden und der Coseler Hafen nur noch für Auslandsgüter Verwendung finden, die auf der deutschen Schleppbahn befördert werden können.

PERSÖNLICHES

Das korrespondierende Mitglied des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V., Herr Fabrikbesitzer Dr. Ing. e. h. Max B a h r , aus Landsberg a. W., konnte in seltener körperlicher und geistiger Frische am 25. Oktober 1928 seinen 80. Geburtstag begehen.

„Eines deutschen Bürgers Arbeit", die Lebensarbeit Max Bahrs, hat vor einigen Jahren einen Darsteller gefunden, wie sie ihn verdient. Der Jubilar hat in diesem Buch seine eigene Lebensgeschichte geschildert, so schlicht und aufrecht, wie er zeitlebens gewesen ist. Vor unseren geistigen Augen spielt sich das Leben eines Bürgers ab, der es verstanden hat, in zäher Arbeit und treuer Pflichterfüllung ein großes Unternehmen aufzubauen, der in der alten und in der neuen Welt auf weiten Reisen seinen Blick geweitet hat für das Verständnis der großen Wirtschaftsfrage. Durch seiner Hände Arbeit und aus eigener Kraft ist Max Bahr das geworden, was er heute ist, der erste Bürger seiner Vaterstadt Landsberg, einer der ältesten Industriellen seines Vaterlandes. Die „Max Bahr Aktien-Gesellschaft, Jute-Spinnerei und -Weberei, Plan- und Sackfabrik" besitzt heute mit ihren 12 700 Spindeln und einer Produktion von täglich 45 000 kg Garn Weltruf. Bei der Entwicklung dieses Sackgeschäftes und noch mehr beim Aufbau der neu begründeten Jutespinnerei ist, wie der Jubilar in seinem Lebenswerk schreibt, der billige Frachtweg der Warthe ihm eine sehr große Hilfe gewesen. Kein Wunder, daß Max Bahr schon in jungen Jahren in die Reihen der Vorkämpfer für einen planmäßigen Ausbau des deutschen Wasserstraßennetzes eintrat und sich dem Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt e. V. anschloß. Doch lassen wir Max Bahr selbst sprechen: „Mit großer Freude hatte ich es begrüßt, als in den 1890er Jahren die preußische Regierung mit großzügigen Plänen auf Ausbau der Wasserstraßen hervortrat. Die daran sich knüpfenden heftigen jahrelangen Kämpfe betrachtete ich als eine schwere Schädigung des Staatswohls und bemühte mich nach

Kräften, den Kanalbau zu fördern und die kurzsichtigen, die Sachlage und ihr eigenes Interesse verkennenden Gegner zu bekämpfen. Ich wies darauf hin, daß gerade der Osten die schweren Bahnfrachten nicht tragen konnte, um mit seinen Erzeugnissen den weit entfernten kaufkräftigen Westen zu erreichen. Während man bei einer Fracht von 1 RM. in 10 t-Ladungen auf der Bahn nur 146 km weit 100 kg versenden konnte, gingen sie im Wasserverkehr 600 km weit. Namentlich für das gefährdete Ostpreußen war dies von verhängnisvoller Bedeutung.

Die Entwicklung einer blühenden Industrie war ganz unmöglich. Ostpreußen verlor infolgedessen von 1871 bis 1905 durch Abwanderung 700 000 Menschen, Westpreußen 500 000, während slavischer Nachschub vom ferneren Osten kam. Zu dem Frachtsatz, zu welchem man von Allenstein per Bahn nach niedrigem Spezialtarif bis nach Thorn an der Weichsel kam, erreichte man auf dem Wasserwege Magdeburg, der Bahnfrachtsatz, welcher bis Schneidemühl führte, führte auf dem Wasser bis Köln. Für unseren Spinnereibetrieb machte der Unterschied zwischen Bahn- und Wasserverladung schon im 4. Betriebsjahr 200 000 RM. aus — später ging er über 300 000 RM. hinaus. Ohne Wasserweg wäre es ganz unmöglich gewesen, in Landsberg größere Spinnerei zu begründen, da der gegenüber der Konkurrenz auf der Bahn erreichbare Absatzbezirk noch nicht den dritten Teil der Erzeugung hätte aufnehmen können. Der so ungünstig arbeitende Osten konnte ohne eine gute Wasserverbindung nach dem Westen nicht zu einer gedeihlichen Entwicklung kommen, aber trotzdem war der Mangel an Einsicht und die Selbstsucht der Gegner — namentlich der Landwirtschaft — so groß, daß nach jahrelangen Kämpfen der Bau des Mittellandkanals abgelehnt und nur ein Bau vom Rhein bis Hannover bewilligt wurde. Vergeblich hatten die Eisenbahnminister erklärt, sie fürchteten mit der Bahn allein den riesenhaft anwachsenden Verkehr nicht bewältigen zu können — vergeblich erklärte auch der Generalstab, daß der Kanal eine wertvolle Verstärkung der Kampfkraft böte — vergeblich erklärte im Bremer Ratskeller der Kaiser: „Ich gebe mein Wort, daß der Kanal gebaut wird,“ der ungekrönte König von Preußen — von Heydebrand — siegte; der Kanal wurde abgelehnt! Die Kanalrebellen — Landräte usw. — wurden zwar hier und da entlassen — aber nach wenigen Jahren kehrten sie in höhere Aemter zurück — sie waren die Treppe hinaufgefallen. Die Entwicklung des Kanalbaues ist eine der schmachvollsten Erscheinungen der politischen Vergangenheit — das Fehlen der Wasserverbindung zwischen West und Ost haben wir während des Krieges sehr schmerzlich empfunden. 7 Millionen t Schiffsraum konnten unsere Wagenraumnot nicht mildern helfen. Ich hatte in dieser Frage in der Zeitschrift für Binnenschiffahrt 1908, in Versammlungen des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V. in Posen 1911, in Allenstein 1912, in München 1913 gesprochen — diese Reden in einem kleinen Heft zusammengestellt und im Interesse des Baues eines Kanals von den Masurischen Seen zur Weichsel verbreitet. Die Kanalfreunde begrüßten die kleine Schrift mit großem Beifall — aber die Gegner waren unbelehrbar — erst während des Krieges stimmten sie mir zu, als ich in einer kleinen Versammlung im Herrenhause ihnen an eindrucksvollen Karten die Torheit ihrer Gegnerschaft klar machte und zeigte, daß auf Rhein, Ems, Weser, Elbe, Oder, Weichsel das fremde Getreide jeden wichtigen Platz Deutschlands billig erreichen konnte, während das deutsche Getreide per Bahn kaum von Allenstein nach Berlin versandt werden konnte und vor dem Kriege nach Rußland und Schweden ging. Nicht minder kurzsichtig war freilich auch die Regierung. Trotz aller so eindrucksvollen Karten Symphers konnte man nicht erkennen, daß der größte Eisenbahnverkehr immer in den Bezirken des größten Wasserverkehrs sich zeigte, daß der Wasserverkehr ein Helfer, nicht ein Minderer des Bahnverkehrs ist.

Daß man außerdem versäumt hatte, neben dem Wasserstraßenausbau durch Anlage von großen Staubecken die schädlichen Hochwasser abzufangen und dadurch Millionenschäden jedes Jahrzehnts zu beseitigen, sowie für die Zeiten der Trockenheit den Wasserstand so weit aufzubessern, daß die Schiffe schwimmen konnten — all dies sind Sünden der Vergangenheit, welche zum Himmel schreien. Leider nicht die einzigen. Auf der Oder gingen in manchem Jahr 100 Schiffahrtstage verloren; auf der Elbe liegt es ähnlich. Die Schiffe wie die Verfrachter verlieren Millionen, aber durchgreifende Abhilfe war nicht zu erreichen.“

*

Der langjährige verdienstvolle Direktor der Städtischen Hafen- und Lagerhaus-Verwaltung in Magdeburg, Th. Ramdohr, der das Unternehmen von 1894 bis 1924 durch schwere Zeiten hindurch und aufwärts gebracht hat, ist im 70. Lebensjahre gestorben.

*

Der Vorsitzende der Industrie- und Handelskammer von Lippe und Generaldirektor der Hoffmann-Stärkefabriken A.-G. in Bad Salzuflen, Friedrich Hoffmann, ist nach kurzre Krankheit gestorben. Er war seit Gründung der Handelskammer ihr Mitglied und seit dem Jahre 1913 ununterbrochen ihr Vorsitzender gewesen. Auch dem lippeschen Landtag hat der Verstorbenene bis zum Ausbruch der Revolution angehört.

*

In der letzten Nummer der Zeitschrift ist (auf Seite 607) des 50. Geburtstages von Herrn Professor Dr. Blaustein, Mannheim, gedacht worden. Dabei hat sich leider ein Druckfehler eingeschlichen. Herr Professor Dr. Blaustein ist nicht Syndikus der Handelskammer Stuttgart, sondern, wie ja im Leserkreis der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt“ allgemein bekannt sein dürfte, erster Syndikus der Industrie- und Handelskammer Mannheim.

*

Am 15. Oktober 1928 konnte der Geheime Marine-Baurat Tjard Schwarz seinen 70. Geburtstag begehen. Geheimrat Schwarz war vom Oktober 1906 bis kurz nach Beendigung des Weltkrieges als Schiffbaudirektor auf der Kaiserlichen Werft in Kiel tätig. In seine Dienstzeit fallen die Neubauten des großen Kreuzers „Blücher“ und des Linienschiffes „Kaiser“ sowie einer größeren Zahl von kleineren Kreuzern. Nach dem Kriege siedelte Geheimrat Schwarz nach Hamburg über, wo er in Beziehungen zur Handelsmarine trat und u. a. den Vorsitz des „Archivs für Schiffbau und Schiffahrt“ übernahm.

*

Herr Regierungsbaurat Rust, der Vorstand des Wasserbauamtes Berlin, ist zum Oberregierungs- und -baurat ernannt und dem Polizeipräsidium (Verwaltung der Berliner Wasserstraßen) in Berlin zur Dienstleistung überwiesen worden. Herr Oberregierungsrat Rust wird die Nachfolge des in den Ruhestand getretenen Herrn Oberregierungs- und -baurat Hobrecht antreten.

*

Das Präsidium der Vereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände e. V., Berlin, hat in seiner Sitzung vom 26. Oktober 1928 Herrn Dr. Erdmann zum Geschäftsführer bestellt.

*

Der Gründer und langjährige Führer der Akkumulatorenfabrik A.-G., Berlin, Herr Generaldirektor Dr. Ing. e. h. Adolph Müller, ist vor kurzem, 76jährig, gestorben.

FIRMENNACHRICHTEN

Die M. A. N. auf der Internationalen Automobil- und Motorrad-Ausstellung Berlin 1928. Die M. A. N. (Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.-G.) bringt auf der Ausstellung in der Abteilung Nutzwagen ihre bewährten Lastwagen- und Omnibus-Typen zur Schau, die sehr beachtenswerte Neuerungen aufweisen. / Die Lastwagen sind vertreten durch zwei schwere Fahrgestelle mit Cardanantrieb, von denen das eine mit 85/100 PS-Sechszylinder Vergaser-Motor und das andere mit 55/65 PS Vierzylinder-Vergaser-Motor ausgerüstet ist. Die Tragfähigkeit der Fahrgestelle beträgt 7000 kg. Das Fahrgestell mit dem starken Sechszylinder Motor ist für Ferntransporte schwerer Lasten bei Anhängerbetrieb und hoher Fahrgeschwindigkeit vorgesehen. Dem Zweck entsprechend wurde es mit Riesenluftbereifung und einer Bosch-Dewandre-Vierradbremse ausgerüstet. Außerdem besitzt es die bewährte M. A. N.-Motorbremse, die entsprechend den größeren Hubvolumen der Sechszylinder-Maschine in ihrer Wirkung wesentlich verstärkt wurde. Das zweite Fahrgestell ist mit Elastikbereifung ausgerüstet und besitzt am Getriebekasten einen Nebenantrieb. Es ist deshalb für Kipper mit motorisch angetriebenen Winden, für Sprengwagen mit Wasserpumpen, Fäkalienwagen mit Kompressoren und ähnliche Zwecke gut geeignet. Besonders auffallend ist die kräftige Konstruktion des Rahmens, der Achsen und der breiten und vielblättrigen Federn beider Fahrgestelle. / Die Fahrgestelle können in gleicher Ausführung mit Diesel-Maschine geliefert werden. Bekanntlich ist die M. A. N. die erste Firma, die auf Grund ihrer 30jährigen Erfahrungen im Dieselbau brauchbare Fahrzeug-Dieselmotoren herstellt, und bereits in größerer Zahl geliefert hat. Der Diesellastwagen ist infolge des geringen Brennstoffverbrauches und der Verwendungsmöglichkeit billigerer Betriebsstoffe gegenüber der Vergaser-Maschine das wirtschaftlichste Transportmittel. Ein einbaufertiges Sechszylinder-Dieselmotor-Aggregat wird einzeln ausgestellt. / Beachtung dürfte ferner das Omnibus Niederrahmen-Dreiachs-Fahrgestell finden. Als Antriebsmaschine dient ein Sechszylinder-Vergaser-Motor, der bei 8100 Umdrehungen 100 PS leistet. Die Maschine ist nach den modernsten Grundsätzen als mäßig schnellaufende Viertakt-Maschine von hoher Leistung und großer Elastizität entwickelt worden. Die Kurbelwelle ist siebenfach gelagert. Die Zylinder sind paarweise gegossen und besitzen abnehmbare Zylinderköpfe. Die Ventile sind stehend auf einer Seite leicht zugänglich angeordnet. Neu ist der Antrieb des Ventilators durch vollständig gekapselte Zahnräder mit Schrägverzahnung. Die bewährte M. A. N.-Motorbremse, die, wie allgemein anerkannt, die beste wassergekühlte Servo-Dauerbremse ist, ist auch bei dieser Maschine vorhanden. Die Uebertragung der Kraft auf die beiden Hinterachsen erfolgt durch eine Gelenkwelle und Schneckengetriebe. In dem Triebwerk sind 3 Differentialgetriebe eingebaut, sodaß der Antrieb aller 4 Räder untereinander vollständig ausgeglichen wird. Hand- und Fußbremse wirken unmittelbar auf die 4 Triebräder, wobei letztere mit einer Bosch-Dewandre-Servo-Bremse ausgerüstet ist. Die abnehmbaren Scheibenräder sind mit Riesen-Ballon-Bereifung versehen. Das Fahrgestell ist bei geschlossenem Omnibus-Aufbau für etwa 65 Fahrgäste vorgesehen und besitzt eine Fahrgeschwindigkeit von 50-60 km/Std. / Ein weiter ausgestelltes Niederrahmen-Fahrgestell mit dem gleichen 100 PS-Sechszylinder-Motor ist ein mittelschweres Fahrzeug für Omnibusse für 40-50 Fahrgäste. Dieses Fahrzeug besitzt einen besonders tief liegenden Rahmen und eine Spezial-Hinterachse. Sie besteht aus einer in einem Stück geschmiedeten Tragachse, die stark nach unten durchgekröpft ist und dem dahinter liegenden Triebwerk. Der Antrieb der Hinterräder erfolgt durch vollständig dicht gekapselte Stirnradnabengetriebe. Diese Konstruktion der Achse gestattet, die Bremswellen durch die Achsstummel auf die Außenseite des Rades durchzuführen. Die Doppelbremstrommel ist außen im Rad untergebracht. Diese Bauweise (außen liegende Bremsen) gewährleistet größte Zugänglichkeit und bequeme Einstellbarkeit der Bremsen, was gerade für Omnibus Betrieb von größter Wichtigkeit ist. Die tiefe Lage des Rahmens, sowie die Konstruktion der Hinterachse gestatten, den Fußboden des Aufbaues sehr tief und vollständig glatt durchlaufend zu legen. Diese Anordnung hat den Vorzug eines äußerst bequemen Ein- und Ausstieges, ferner wird durch die tiefe Lage des Schwerpunktes ein sehr ruhiges und sicheres Fahren, auch bei der vorgesehenen hohen Fahrgeschwindigkeit von 50 60 km/Std., erzielt. Trotz der geringen Bauhöhe des Fahrgestelles ist die Bodenfreiheit in keiner Weise beeinträchtigt, sodaß sich das Fahrzeug gleich gut für Stadt- und Ueberland-Betrieb eignet. Zu erwähnen ist noch, daß die Fußbremse als Vierradbremse mit Bosch Dewandre-Servo Einrichtung ausgebildet ist. / Zuletzt sei noch auf einen neuartigen Wochenend-Wohnwagen mit normalem, serienmäßig hergestellten Niederrahmen-Fahrgestell besonders hingewiesen. Es besitzt einen 100 PS-Sechszylinder Vergaser-Motor, der ihm eine Geschwindigkeit von 60 km/Std. verleiht. Den Forderungen der Neuzeit entsprechend besitzt das Fahrzeug Linkssteuerung mit Knüppel Mittenschaltung, Bosch Dewandre-Vierrad-Bremse und Riesen-Ballon-Bereifung. Bei normalem geschlossenen Omnibus-Aufbau ist das Fahrzeug für 37 Fahrgäste berechnet. Der Aufbau stellt eine neue Sonderausführung dar, die zweifellos viel Aufsehen erregen wird. Er besteht aus einem getrennten Führersitz, der durch zwei Türen zugänglich ist, daran schließt sich ein bequemer Wohnraum mit 4 dreh- und verschiebbaren Ledersesseln, Klapptischen und eingebauten Wandschränken an. Dieser Raum ist durch eine Doppel Schiebetüre mit dem folgenden Schlafraum verbunden. Dieser besitzt 4 Betten, die zu je zwei übereinander in Fahrtrichtung angeordnet sind. Die oberen Betten sind hochklappbar, sodaß der Raum am Tage für Wohnzwecke mitverwendet werden kann. Beide Räume sind auf das beste ausgestattet unter zweckmäßigster Ausnutzung des vorhandenen Platzes, sodaß der Wagen auch verwöhnten Ansprüchen genügen dürfte. Hinter dem Schlafgemach befindet sich die Küche mit elektrischem Kochapparat, Frigidaire-Kühlanlage und einem großen Küchenschrank mit Spülvorrichtung. Daneben getrennt liegt die Toilette mit Wasch- und Duscheinrichtung und getrenntem Klosett. Der Wasservorrat ist unter dem Dach in der Küche untergebracht. Die Füllung erfolgt durch eine elektrische Antriebspumpe. / Außer den Fahrzeugen führt die M. A. N. noch verschiedene Lastwagen und Omnibusse im Betrieb Interessenten vor.

Rhein- und See-Schiffahrts-Konzern. In der Aufsichtsratssitzung des Rhein- und See-Schiffahrts-Konzerns wurde die Bilanz sowie die Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1927 vorgelegt. Der aus dem Vorjahre vorgetragene Konzernverlust von 326 562 RM ermäßigt sich ohne Abschreibung auf 137 975 RM. Die Generalversammlungen der Konzerngesellschaften finden am 30. November statt. Im Einvernehmen mit der Westfälischen Transport-A.-G., Dortmund, wurde beschlossen, den bestehenden Interessengemeinschaftsvertrag aufzulösen, da mit demselben die beabsichtigten Zwecke gegenwärtig und in absehbarer Zeit auf dem eingeschlagenen Wege sich nicht verwirklichen lassen.

Hugo Stinnes, Ges. m. b. H. und Hugo Stinnes in Mülheim-Ruhr. Die Prokura Alois Loock für die beiden Gesellschaften ist erloschen.

Vereinigte Elbeschiffahrts-Gesellschaften A.-G., Dresden. Nachdem infolge Ablebens des Inhabers die Firma Rob. Zinke in Tetschen, sowie deren Zweigniederlassungen in Außig und Prag am 31. Oktober d. J. aufgelassen wurden, haben die Vereinigte Elbeschiffahrts-Gesellschaften die Vertretung ihrer Gesellschaft an den genannten Plätzen mit Wirkung vom 1. November d. J. der Firma O. Thieme, Tetschen a. d. Elbe, Außig a. d. Elbe und Prag übertragen.

Spree—Havel-Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Stern". Die o. G. V. der Gesellschaft findet am Donnerstag, den 15. November 1928 mittags 12 Uhr im Sitzungssaal des Bankhauses Hansmann & v. Zimmermann, Berlin NW 7, Mittelstr. 25, 1. Tr. statt.

Société franco-suisse de navigation, Straßburg. In der a. o. H.-V. der Société franco-suisse de navigation S. A., an der die Banque de Strasbourg beteiligt ist und die den größten Teil des Aktienkapitals von 15 Mill. Franken verloren hat, wurde beschlossen, das Unternehmen ohne Kapitalverminderung oder Stützung von außen weiterzuführen, da damit gerechnet werden könne, daß die Verluste in den nächsten Jahren durch die in Aussicht stehenden Gewinne ausgeglichen werden. Der mißliche Stand des Unternehmens sei durch die ungünstigen Frachtsätze der beiden letzten Geschäftsjahre verursacht worden. Eine günstigere Geschäftsführung sei infolge verwaltungstechnischer Umstellung der Betriebe möglich geworden.

Cechoslovakische Elbe-Schiffahrts-Aktiengesellschaft, Vertretung Dresden (Hauptniederlassung Prag). Die Zweigniederlassung ist aufgehoben.

Weser-Lagerungs-A.-G., Bremen. Am 20. September 1928 wurde mit einem Grundkapital von 300 000 RM. die Weser-Lagerungs-A.-G., Bremen, gegründet, deren Zweck die Lagerung von Baumwolle und der Betrieb von Speditionsgeschäften, der Erwerb und die Fortführung von Geschäftsbetrieben gleicher oder ähnlicher Art, sowie die Beteiligung an solchen, ferner alle nach dem Ermessen des Aufsichtsrats damit in Zusammenhang stehende Geschäfte, ist. Das Grundkapital ist in 300 auf den Inhaber lautende Aktien zu je 1000 RM. eingeteilt, die zum Nennbetrage ausgegeben werden. Zum Vorstand wurden berufen Kaufmann Gerhard Gustav Ellebrecht und Kaufmann Carl Anton Louis Knapp, beide in Bremen. Der Aufsichtsrat wird gebildet von den Herren: Kaufmann Georg Ludwig Moritz Kühne, Kaufmann Hans Heinrich Addix und Kaufmann Julius Eduard Hirschfeld, sämtlich in Bremen.

Norddeutscher Lloyd. Der Aufsichtsrat des Norddeutschen Lloyd beschloß, einer auf den 14. November 1928 einzuberufenden Generalversammlung die Erhöhung des Aktienkapitals um 35 Mill. RM. Stammaktien mit Dividendenberechtigung ab 1. Januar 1928 und um 1 093 800 RM. Vorzugsaktien mit Dividende vom Tage der Vollzahlung ab unter Ausschluß des gesetzlichen Bezugrechts der Aktionäre vorzuschlagen. / Vorbehaltlich der Zustimmung der G.-V. zur vorgeschlagenen Kapitalerhöhung haben Verhandlungen zum Abschluß geführt, wonach die New Yorker Firmen Kuhn, Loeb u. Co. und Lee, Higginson u. Co. die Begebung der Aktien in den Vereinigten Staaten übernehmen. Bekanntlich hat der Norddeutsche Lloyd im Laufe dieses Jahres sich entschlossen, zum weiteren Ausbau seiner Flotte moderne Frachtdampfer in Auftrag zu geben. Die hierfür noch erforderlichen Mittel glaubt die Verwaltung des Norddeutschen Lloyd schon jetzt zur Durchführung des Programms sicherstellen zu sollen.

Niederrheinische Schiffswerft, Maschinenfabrik und Gießerei, Ges. m. b. H., Duisburg-Ruhrort. Mathias Tetenburg und Julius Weil, beide in Duisburg Ruhrort, ist Prokura erteilt, in der Weise, daß sie entweder gemeinsam oder jeder von ihnen gemeinsam mit einem Geschäftsführer die Gesellschaft vertreten.

Wilhelm von Kamp ist als Geschäftsführer ausgeschieden, die stellvertretenden Geschäftsführer Wilhelm Schürmann und Fritz Kleymann sind zu ordentlichen Geschäftsführern bestellt.

Maschinen- und Kranbau Aktiengesellschaft, Düsseldorf. Das Grundkapital wurde um 300 000,— RM. erhöht und beträgt jetzt 1 350 000,— RM.

Gebrüder Sulzer Aktiengesellschaft, Ludwigshafen a. Rh. Die italienische Schiffswerft „Stabilimento Tecnico Triestino", Triest, die als Motorenfabrik eine besondere Leistungsfähigkeit besitzt und bereits zahlreiche große Schiffsmotorenanlagen ausführte, hat nunmehr auch einen Lizenzvertrag mit der Firma Gebrüder Sulzer für den Bau von Zweitakt-Schiffsdieselmotoren abgeschlossen.

„Deutsche Schiff- und Maschinenbau Aktiengesellschaft", Bremen. Dr. Ing. Hans Wach ist aus dem Vorstand ausgeschieden.

Atlas-Werke Aktiengesellschaft, Maschinenfabrik, Gießereien, Schiffbau, Bremen. Das Grundkapital wurde auf 4 080 000 RM. herabgesetzt und beträgt nun 5 Millionen RM.

Schiffswerft Unterelbe Aktiengesellschaft. Das Gesellschaftskapital ist im Verhältnis von 5 : 1 zusammengelegt. Die Gläubiger werden aufgefordert, sich zu melden.

Aktiengesellschaft „Neptun", Schiffswerft und Maschinenfabrik, Rostock i. M. Die Prokura Robert Schmidt ist erloschen.

Uebigau Aktiengesellschaft, Schiffswerft, Maschinen- und Kesselfabrik, Dresden. Die Prokura des Regierungsbaurats a. D. Wilhelm Langenbach ist erloschen.

Kreditanstalt für Verkehrsmittel, Aktiengesellschaft, Berlin. Die Entwicklung des abgelaufenen Geschäftsjahres hat den von der Gesellschaft gehegten Erwartungen entsprochen. Sie konnte mehr als eine Verdoppelung der Umsätze erzielen, die den Betrag von rund 112 Millionen RM. erreichten. Das sich in gesunden, volkswirtschaftlich angemessenen Grenzen bewegende Teilzahlungsgeschäft setzte sich durch, seine Finanzierung ist zu einer beachtlichen Sparte des Bankgeschäftes geworden. „Begegneten wir," so schreibt die Gesellschaft in ihrem Geschäftsbericht, „im vorhergegangenen Geschäftsjahre bei der Propagierung von Abzahlungsgeschäften noch häufig starker Zurückhaltung, so können wir jetzt mit Befriedigung konstatieren, daß sich Industrie und Handel in steigendem Maße dieser Spezialkredite bedienen. Sie tun dies in der Erkenntnis, daß sie hierdurch allein in die Lage versetzt werden, ohne Inanspruchnahme eigener Mittel, ohne Belastung ihres normalen Bankkredits, den Absatz wesentlich zu verbreitern und durch die hieraus sich ergebende Vergrößerung der Produktion wirkliche Rationalisierung, Verbilligung und Verbesserung zu erzielen. Wird doch durch den Verkauf auf Teilzahlung auf hierzu geeigneten Gebieten zusätzliche Kaufkraft geschaffen, nicht, wie oft fälschlich angenommen, ungesunde Vorwegnahme zukünftigen Bedarfes! Zusätzliche Kaufkraft entsteht vor allem durch die Verbilligung, die vergrößerte Fabrikation ergibt, weiter aber auch dadurch, daß durch bequeme, den Einkommensverhältnissen individuell angepaßte Raten der Kauf notwendiger Gegenstände auch den Kreisen ermöglicht wird, die sonst nicht hierzu in der Lage wären. Dabei denken wir insbesondere an nützliche, Zeit und Arbeit sparende Erzeugnisse, wie Fahrrad, Nähmaschine, Staubsauger u. dgl. Aber auch die Wirtschaft bedarf zu ihrer Modernisierung infolge ihrer eigenen Kapitalknappheit bei der Anschaffung rationellerer Arbeitsmaschinen der Teilzahlung, die eine Amortisation meist allein schon aus der Einsparung von Arbeitslöhnen neben den Gewinnen aus der Erhöhung der Serienfabrikationen ermöglicht. Wir verdanken an sich den amerikanischen Vorbildern die Methoden der Teilzahlungsfinanzierung, ihre richtige, den bei uns wesentlich anders gelagerten Absatzverhältnissen angepaßte Anwendungsart aber kann allein zum Erfolg führen. Das Teilzahlungsgeschäft ist, speziell in Deutschland, ein ungewöhnlich diffiziles und in den verschiedenen, hierbei in Frage kommenden Branchen wesentlich Unterschiedliches, es erfordert außerordentliche Sachkenntnis und sorgfältige Ueberwachung. Erfahrungen lagen noch nicht vor und mußten erst gesammelt werden. Wenn es uns trotzdem gelungen ist, Verluste zu vermeiden und beim gesamten Teilzahlungsgeschäft in keinem einzigen Falle die uns vollversichernden Kreditversicherungsgesellschaften in Anspruch zu nehmen, so haben wir dies in erster Linie dem sorgfältigen Aufbau unserer Finanzierungsstruktur zu verdanken. Auf allen geeigneten Gebieten wurden in genossenschaftlicher oder gesellschaftlicher Form Kreditgemeinschaften gebildet, die, unter eigener fachkundiger Leitung meist im Anschluß an die führenden Wirtschaftsverbände, in sich allein schon ausreichende Gewähr für eine solide und gewissenhafte Auswahl der eingereichten Geschäfte boten.

Die starke Ausdehnung, die unser Geschäft bereits im zweiten Tätigkeitsjahr genommen hat, die ungewöhnlich großen Möglichkeiten, die bei der ständig sich mehr bemerkbar machenden Nachfrage gegeben scheinen und nicht zuletzt das Interesse, das Banken und Bankiers dieser Einrichtung entgegenbrachten, haben im abgelaufenen Jahre ein neues Stadium in der Entwicklung gezeitigt. War uns bei dem Aufbau unseres Geschäftes von Anbeginn an unsere Anlehnung an die Dresdener Bank von besonderem Vorteil, so mußten wir bei geographischer Ausdehnung unseres Unternehmens Banken zu interessieren suchen, die die örtlichen Verhältnisse und die einschlägige Kundschaft genau kannten und andererseits durch ihre Beteiligung Industrie und Handel Gewähr boten."

Es entstanden unter Mitwirkung der Gesellschaft: a) in Köln, für den Tätigkeitsbereich Rheinland und Westfalen, die Rheinisch-Westfälische Kreditanstalt für Verkehrsmittel Aktiengesellschaft, mit einem Kapital von RM. 500.000,—, b) in Dresden, für den Tätigkeitsbereich Sachsen und Thüringen, die Kreditanstalt für Industrie- und Verkehrsmittel A.-G., mit einem Kapital von RM. 1 000 000,—, c) in Hamburg, für den Tätigkeitsbereich Norddeutschland, die Hanseatische Kreditanstalt für Verkehrsmittel Aktiengesellschaft, mit einem Kapital von RM. 300 000,—.

*

Die von der Gesellschaft allmählich geschaffenen in- und ausländischen Verbindungen gestatteten die Aufnahme weiterer Sparten. In der Vermittlung von Hypotheken, hypothekarisch oder gleichwertig gesicherten Krediten und langfristigen Auslandsanleihen konnte die Gesellschaft insgesamt rund 60 Millionen RM. zum Abschluß bringen, die im eingangs erwähnten Umsatz von 112 Millionen RM. des Teilzahlungsgeschäftes nicht enthalten sind.

In der Bilanz erschienen auf der Aktivseite Wechsel und Debitoren mit rund 65 Millionen RM., die wie im Vorjahre, in voller Höhe bei in- und ausländischen Kreditversicherungsgesellschaften gedeckt sind. Ihnen stehen unter entsprechender Berücksichtigung der Bankguthaben Kreditoren in gleicher Höhe gegenüber, welche die im Rediskontpege zur Verfügung gestellten Bankkredite darstellen. Der ausgewiesene Reingewinn von RM. 401 261.80 wird so verteilt, daß zunächst ein besonderer Reservefonds mit RM. 200 000,—, wie im Vorjahre ein Gewinnanteil von 8% RM. 80 000,— ausgeschüttet wird, ferner als satzungsmäßige Vergütungen RM. 20 128,— zur Verteilung gelangen, während der Rest von 101 133,80 RM. auf neue Rechnung vorgetragen wird.

Das neue Geschäftsjahr hat mit einer Erweiterung des Geschäftskreises begonnen, die vorliegenden Verträge allein lassen eine dauernd stabile Entwicklung erhoffen.

BUCHBESPRECHUNGEN

„**Die Wasserbewegung im Dammkörper**". Erforschung der inneren Vorgänge im Wege von Versuchen, von Ingenieur Ignaz Schmied, Hofrat i. R. Mit 150 Abbildungen im Text. Verlag Julius Springer, Wien, 1928, brosch. 22,— RM.

Die alte habsburgische Monarchie, zum wesentlichen Teil am Lauf des mächtigen Donaustromes und seiner bedeutenden Nebenflüsse gelegen, besaß tausende Kilometer von Flußdeichen, die fruchbares Land zu schützen hatten. Deichwirtschaft und Deichschutz waren deshalb ein Gebot, dem größte Aufmerksamkeit geschenkt werden mußte. Hierin hat es das alte Oesterreich, durch schwere Schäden klug gemacht, auch später an nichts mehr fehlen lassen. Naturbeobachtungen und technische Erfahrungen genügten nicht allein, sondern auch Versuche im kleinen, unter der Natur abgelauschten Bedingungen mußten dazu dienen, aus ihnen weitere Schlüsse auf das Verhalten der Uferschutzbauwerke zu ziehen. / Der Verfasser, der während 27jähriger Tätigkeit bei der Niederösterreichischen Donau Regulierungs-Kommission, darunter 15 Jahre als Leiter einer Außendienststelle an gefährdeter Stelle des Donaustromes tätig war, hat mehr als 100 Versuche mit Sachkenntnis, großer Sorgfalt und Gewissenhaftigkeit durchgeführt. Deren reiche wissenschaftliche Ausbeute liegt in dem Buche vor. Es ist gelungen, die während der Wasserbewegung im Damminnern sich abspielenden Vorgänge zu erforschen, über die Form des Wasserspiegels (Abfallkurve), die Wirkung der Berme und durchlässigen Untergrundes, Durchnässungen und Deformationserscheinungen, sowie die gesetzmäßigen Beziehungen zwischen Durchflußzeit und Querschnittsdurchbildung, Aufschlüsse zu erhalten. Umgekehrt ist die Möglichkeit gegeben, die Querschnittsabmessungen eines Dammkörpers für eine bestimmte (Hochwasser-) Zeitdauer im Wege des Versuches zu bestimmen. Die Anwendung der Erkenntnisse sind dem Praktiker in einer bündigen und leicht faßlichen Form vermittelt. Die verschiedenen Erscheinungen des Sickerprozesses und die Zusammenhänge sind durch (zeit- und maßgerechtes) Beobachtungsmaterial begründet. So ist die Arbeit — wie sie für sich in Anspruch nimmt — tatsächlich geeignet, dem mit der Projektierung und Erhaltung von Dammanlagen betrauten Ingenieur wertvolle Anhaltspunkte hinsichtlich der wirtschaftlichen Ausgestaltung der Querschnittsformen zu bieten. / Das Buch teilt sich in 5 Abschnitte: I. Ueber die allgemeine Versuchsdurchführung, II. Die Versuchsergebnisse, III. Die Hauptverarbeitung der Versuche, IV. Die Nachrechnung der Versuchsergebnisse und V. Schlußfolgerung. Eine kurze Zusammenfassung der Forschungsergebnisse, der Versuch einer Anwendung auf die Praxis, Zahlentabellen und ein Literatur- und Sachverzeichnis beschließen den wohlgegliederten Inhalt. / Es ist als außerordentlich verdienlich zu bezeichnen, daß ein erfahrener, verantwortungsbewußter Beamter sich dieser wichtigen Vorgänge mit solcher Sorgfalt angenommen und das wertvolle Buch herausgebracht hat. Beim Studium des Buches liegt nahe, in der Beantwortung der Frage, „wie sich Hafendämme und Molen bei ähnlichen Versuchen verhalten", eine wichtige und interessante Aufgabe unserer Wasserbaulaboratorien zu sehen. *Oberbaurat Baritsch, Hamburg.*

Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1928.
Vom Statistischen Jahrbuch für das Deutsche Reich — herausgegeben vom Statistischen Reichsamt — ist in dem unterfertigten Verlag eine neue Ausgabe für das Jahr 1928 erschienen. Wie seine Vorgänger hat sich auch der neue Jahrgang dieses allgemein geschätzten Handbuches wieder die Aufgabe gestellt: ein Nachschlagewerk über alle wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und politischen Verhältnisse des Reiches zu sein. / Die neue Ausgabe ist wieder stark erweitert und vielfach verbessert worden. Eine Bereicherung hat der Inhalt vor allem erfahren durch die Aufnahme weiterer und eingehender Ergebnisse der Volkszählung, der Berufszählung und landwirtschaftlichen und gewerblichen Betriebszählung vom Jahre 1925, der Ergebnisse der neuen Bodenbenutzungserhebung vom Jahre 1927, der Produktionserhebungen in verschiedenen Industriezweigen, der amtlichen Lohnerhebungen in der Textilindustrie und im Holzgewerbe, der neuen Reichswohnungszählung vom Jahre 1927 und besonders auch durch die neuen wichtigen Finanzstatistiken. Weiterhin sind in fast allen Abschnitten Ergänzungen durch Neuaufnahme bisher nicht behandelter Gegenstände oder durch Erweiterungen bisheriger Uebersichten vorgenommen worden. / Der Hauptteil, der nunmehr 600 Seiten umfaßt, ist wieder der Behandlung des deutschen Wirtschaftslebens in allen seinen Zweigen gewidmet. In einer Fülle von Uebersichten, die durchweg die neuesten bei der Drucklegung vorhandenen Angaben, daneben aber auch Vergleichszahlen für die vorhergehenden Jahre und möglichst auch das letzte Vorkriegsjahr enthalten, wird u. a. auch über das Verkehrswesen berichtet. Neben dem „Bestand der deutschen Binnenschiffe" ist „Der Verkehr auf den deutschen Binnenwasserstraßen" (geteilt nach Warengattungen, Verkehrsbezirken und Stromgebieten, Häfen, Grenzdurchgangsstellen und tonnenkilometrischen Leistungen) eingehend behandelt. / Der dem Jahrbuch wieder beigegebene Internationale Teil enthält auf 183 Seiten eingehende Zahlennachweise über alle Länder der Erde. Er bietet bei der Vielseitigkeit der behandelten Gegenstände einen umfassenden Ueberblick über die gesamten wirtschaftlichen Verhältnisse der Welt. / Ausserdem ist dem Jahrbuch wieder eine Sammlung von „graphischen Darstellungen" zur besseren Veranschaulichung einzelner Wirtschaftsvorgänge beigegeben, sowie ein eingehender Quellennachweis und ein ausführliches Sachverzeichnis. / Der Preis des 900 Seiten starken, in Ganzleinen gebundenen Buches ist trotz der starken Erweiterungen auf nur 6,80 RM. belassen worden, um allen Interessenten die Anschaffung dieses wichtigen Aufklärungs- und Nachschlagewerkes zu ermöglichen.

Gesetz über die Statistik des Warenverkehrs mit dem Ausland. Mit einer Einführung von Dr. Cora Berliner, Regierungsrat und Mitglied des Statistischen Reichsamtes. Herausgegeben in Verbindung mit dem Deutschen Industrie- und Handelstag. 1928. Preis 4 RM. Verlag von Reimar Hobbing in Berlin SW 61.
Für den Warenverkehr mit dem Auslande ist es von großer Wichtigkeit, genau und maßgebend über das am 1. Oktober 1928 in Kraft tretende neue „Gesetz über die Statistik des Warenverkehrs mit dem Auslande" unterrichtet zu werden, zumal durchgängig neue Formulare zur Verwendung kommen müssen. Der Deutsche Industrie- und Handelstag gibt eine Anleitung, erläutert von Regierungsrat Dr. Cora Berliner, heraus. Sie enthält den amtlichen Text des Gesetzes und der Ausführungsvorschriften nebst den verschiedenen erforderlichen Vordrucken mit genauer Anweisung für deren Handhabung. Zu einer einwandfreien Ausfertigung der oft sehr schwierigen statistischen Erklärungen wird daher dieser maßgebende Leitfaden für die Praxis unentbehrlich und willkommen sein.

Die neue Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 16. Mai 1928. Erläutert von Dr. jur. Wolfgang Richter (Band 133 der Sammlung deutscher Gesetze). X, 730 Seiten kl. 8°, in Leinen 18,— RM. (Mannheim, Berlin, Leipzig, J. Bensheimer.)
Der Verfasser war früher Verkehrsreferent bei einer Reichsbahndirektion und ist jetzt Leiter der jur. Abteilung eines großen Verkehrs-Konzerns. Diese Tätigkeiten als Fachmann befähigen ihn aufs beste, das ganze Eisenbahnverkehrsrecht sowohl vom Standpunkt der Eisenbahn als auch von dem der Gesamtwirtschaft, insbesondere der Verkehrsunternehmungen aus, maßgebend zu beurteilen und so objektiv und einheitlich zu erläutern, wie es bisher noch bei keinem ähnlichen Werk der Fall war. So ist der Verfasser in der Lage, mehr zu bieten als bloß eine Darstellung der Absichten des Gesetzgebers. Selbst Praktiker, hat Dr. Richter alle Forderungen nach Klarheit und Uebersichtlichkeit der Erläuterungen, nach ihrer tatsächlichen Brauchbarkeit für jeden Einzelfall vorzüglich erfüllt. Er gibt der Praxis alle erforderlichen Auskünfte und Ratschläge zur Einarbeitung in die Neuerungen und zur Entscheidung jeder Zweifelsfrage. Besonders wertvoll sind die Hinweise auf die bisherige Rechtsprechung. Auch die wissenschaftlichen Grundlagen sind am gegebenen Platze klargelegt. Dadurch wird es ermöglicht, zu zahlreichen im Verkehr täglich vorkommenden, in der Literatur aber noch nicht erörterten Fällen Stellung zu nehmen. Als Anlagen sind die intern. Abkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr und über den Eisenbahn-Frachtverkehr beigefügt, die ebenfalls am 1. Oktober 1928 in Kraft getreten sind.

Begleitpapiere für Auslandssendungen.
Soeben hat die Industrie- und Handelskammer zu Düsseldorf eine Neuauflage (8. Auflage) ihres Merkblattes „Begleitpapiere für Auslandssendungen" herausgegeben. Das Merkblatt ist auf den Stand vom 1. Oktober dieses Jahres gebracht und berücksichtigt die vielen in der Zwischenzeit eingetretenen Aenderungen für sämtliche europäischen Länder. Die Neuauflage weist außerdem wertvolle Ergänzungen auf. Im übrigen behandelt das Merkblatt, wie bekannt, die Bestimmungen über Ursprungszeugnisse, Rechnungen, Zollerklärungen, Konnossemente, Markierungsvorschriften und Sondervorschriften. Es ist zum Einzelpreise von 0,25 RM. von der Industrie- und Handelskammer unter Miteinsendung des Portos zu beziehen.

Formularbuch des Arbeitsrechts. Enthaltend 175 Muster zu Verträgen, Klagen und Anträgen des Arbeitsrechts. Für den praktischen Gebrauch der Arbeitnehmer und Arbeitnehmerverbände, Arbeitgeber und Arbeitgeberverbände, Betriebsräte, Arbeitsgerichte und ordentliche Gerichte. Entworfen und erläutert von Reinhold Tschirner, Justizoberinspektor beim Arbeitsgericht, Berlin, und W. Kurt Schaldach, Syndikus, Berlin-Charlottenburg. Preis geh. 5,40 RM., in Halbleinen geb. 6,80 RM. 200 Seiten. Industrieverlag Spaeth & Linde, Berlin W 10, Wien I.
Die vorhandenen arbeitsrechtlichen Schriften befassen sich zumeist nur mit der Darstellung oder Kommentierung einer einzelnen Gesetzesmaterie; Vertragsentwürfe und Klagemuster sind ihnen nur selten — in keinem Falle in so hoher Zahl — beigefügt. Das vorliegende Buch behandelt das gesamte Arbeitsrecht; es führt den mit der Materie nur wenig oder gar nicht vertrauten Arbeitnehmer oder Arbeitgeber in das arbeitsrechtliche Vertragsrecht, Arbeitnehmerschutzrecht und Arbeitsverbandsrecht ein und behandelt alsdann in größerer Breite die Arbeitsstreitigkeiten. Nicht weniger als 175 Muster beleben den Rechtsstoff, und überall, wo nur irgend welche Zweifel denkbar sind, sorgen umfangreiche, immer wieder auf die Praxis zugeschnittene Erläuterungen für die nötige Klarheit.

Rechtsbeistand für Jedermann. Von Rechtsanwalt Dr. Werneburg. Verlag Struppe & Winckler, Berlin; Brügel & Sohn, Ansbach. Preis broschiert 1,65 RM.
In Frage und Antwort gibt der „Rechtsbeistand" Auskunft über die Wege der Eintreibung von Forderungen, vom Zahlungsbefehl bis zur Zwangsvollstreckung, über das Konkursverfahren, über Handelsregister-, Vormundschafts-, Grundstücks-, Hypotheken-, Testaments- und Nachlaßangelegenheiten. / Ebenso ist das Strafgesetz, und zwar das Verhalten, die Anträge zur Verteidigung, Strafaussetzung und Straferlaß behandelt. / Der Antrag umfaßt eine Zusammenstellung der wichtigsten Bestimmungen des Mieterschutzgesetzes vom 17. 2. 1928 sowie des Arbeitsgerichtsgesetzes vom 25. 12. 1926. / Das Buch wird Zeit, Geld und Verdruß sparen.

Bezugsquellen-Nachweis

Ein Branchenregister von Lieferfirmen und Unternehmungen für Hafen-, Kanal- und Schiffbau, Werft, Wasserbau und Binnenschiffahrt einschließlich Gütertransport und Eilfrachtverkehr

Die Mitglieder des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt werden gebeten, bei Bedarf sich obenstehender Firmen zu bedienen.

1928 Nr. 22 2. Novemberheft

Zeitschrift für Binnenschiffahrt

Herausgeber: Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt e. V. Berlin NW 87 Klopstockstr. 42
Fernsprech-Anschluss: Amt Hansa Nr. 2744, Nr. 2745 und Nr. 2755 • Telegramm-Adresse: Binnenfahrt, Berlin
60. JAHRGANG DER MITTEILUNGEN DES ZENTRALVEREINS

Vorstand: Generaldirektor Dr. h. c. Ott, Köln / Geh. Baurat Prof. Dr. ing. h. c. de Thierry, Berlin
Hauptgeschäftsführer: Syndikus E. Schreiber, Berlin NW 87, Klopstockstr. 42

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" erscheint zweimal monatl. u. ist Organ nachstehender Vereinigungen

Brandenburgischer Oder-Verein, Frankfurt a. O. / Bremer Kanal-Verein, Bremen / Deutsch-Oesterreich-Ungarisch-Schweizerischer Verband für Binnenschiffahrt / Elbe-Ostsee-Kanal A.-G. Wismar Hamburger Verein für Flußschiffahrt / Hansa-Kanal-Verein, Bremen / Intern. Vereinigung z. Förderung des Rheines bis zum Bodensee / Kanalverein Berlin-Leipzig / Küstenkanal-Verein Oldenburg Nordschweiz. Verband f. Schiffahrt Rhein-Bodensee / Pommerscher Binnenschiffahrtsverein / Schlesischer Oderverein / Südostpreuß Kanalverein e. V. / Südwestdeutscher Kanalverein f. Rhein-Donau Neckar / Verband für Kanalisierung der Mosel u. Saar / Verband zur Wahrung der märk. Schiffahrtsinteressen e. V. / Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr e. V. / Werra-Kanalverein zur Verbindung der Weser mit Main und Donau / Weser-Bund e. V.


Schriftleitung:
Berlin NW 87, Klopstockstraße Nr. 42
Fernruf Hansa Nr. 2744-45-55, Tel.-Adr.: Binnenfahrt



Die in der Z. f. B. zur Veröffentlichung gelangenden Aufsätze gehen in das Eigentum des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V. über. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Herausgeber keine Verantwortung. Beantwortung von Anfragen und Rücksendung von Manuskripten erfolgt nur, wenn Rückporto beigefügt ist. Nachdruck einzelner Artikel ist nur mit Erlaubnis der Schriftleitung und unter Quellenangabe gestattet. **Bezugspreis** monatlich 2 Mark, nach dem Ausland monatlich 3 Mark Einzelhefte kosten 1,25 M. **Anzeigen.** Die 4 gespalt. Millimeterzeile 20 Pfg. Bei Wiederholungen Rabatt laut Tarif. Etwaiger Erscheinungsausfall infolge höherer Gewalt oder Streiks berechtigt nicht zur Rückforderung des Bezugsgeldes

Verlag:
Mammut-Verlag G. m. b. H.
Berlin S 14, Wallstr. 56, Fernruf F. 7 Jannowitz Nr. 4570

Verlagswechsel

Mit Wirkung vom 1. Januar 1929 geht der Verlag unserer „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" an die Verlagsbuchhandlung Meißner & Christiansen, Hamburg 1, Hermannstr. 44, über.

Das derzeitige Vertragsverhältnis mit dem Mammut-Verlag, Berlin, wurde in freundschaftlichem Einvernehmen gelöst. Druck und Versand der Zeitschrift verbleiben nach wie vor in Berlin.

Mit Beginn des Jahres 1929 erscheint die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" monatlich einmal als Reichsausgabe, die den Mitgliedern des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V. nach wie vor kostenlos zugehen wird. Daneben erscheint monatlich zweimal eine Nebenausgabe, die in besonderem Maße auf die Interessen der Stromgebiete der Elbe und Oder sowie der Märkischen Wasserstraßen zugeschnitten sein wird.

Wir verweisen schon heute auf die Ankündigungen in der nächsten Nummer der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt".

Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt e. V.
gez.: Schreiber.

Untersuchung über die Ausnutzung der Tragfähigkeit der deutschen Binnenschiffe

Von Dr. Frieda Heilberg, Berlin.

Für die Beurteilung der wirtschaftlichen Lage und Verhältnisse der Binnenschiffahrt und damit als Unterlage für wirtschaftliche und wirtschafts- und verkehrspolitische Forderungen und Maßnahmen ist die Kenntnis des Schiffs- und Güterverkehrs in ihrem Verhältnis zu einander, d. h. der Stärke der Ausnutzung der Schiffe durch Ladung von hervorragender Bedeutung.

Eine Untersuchung der Verkehrslage und der Verhältnisse in der Ausnutzung der Schiffe durch Ladung kann als Ausgangspunkt nur den Verkehr selber nehmen. Sie darf sich aber, wenn sie von Wert für die Beurteilung der wirtschaftlichen Lage der Binnenschiffahrt sein soll, nicht auf die Betrachtung des Verhältnisses von Gesamtschiffsverkehr und Güterverkehr zu einander beschränken. Sie muß vielmehr den Schiffs- und den Güterverkehr auch in Beziehung zum Schiffsbestand setzen, d. h. den Umfang und die Art der Ausnutzung des Schiffsbestandes mit in ihre Betrachtung einbeziehen.

Im folgenden soll mit Hilfe der durch die deutsche Reichsstatistik[1]) gegebenen Unterlagen der Versuch gemacht werden, die Lage der deutschen Binnenschiffahrt in ihrer Gesamtheit und in den einzelnen Hauptstromgebieten, soweit sie durch Umfang und Art der Ausnutzung der Schiffe im Verkehr und im Bestand bestimmt oder beeinflußt wird, darzustellen. Die Untersuchung erstreckt sich auf die Jahre 1925 und 1926. Sie beschränkt sich auf die Schiffe ohne eigene Triebkraft, auf die erheblich mehr als neun Zehntel der auf deutschen Binnenschiffen beförderten Güter entfallen. Bei Betrachtung der Ergebnisse für das Jahr 1926 ist zu berücksichtigen, daß sich hier die Auswirkungen des englischen Bergarbeiterstreiks geltend machen. Dagegen ist das Jahr 1925 als das erste Jahr der Nachkriegszeit, das sich unter annähernd „normalen" Wirtschaftsbedingungen abgewickelt hat, anzusehen. Den Zahlen von 1925 kommt also für allgemeine Rückschlüsse eine stärkere Bedeutung als den 1926er Zahlen zu.

Die erste der hier angeführten Uebersichten stellt die Ausnutzung der Schiffe durch Ladung im Verkehr dar. Es werden der Zahl der Reisen deutscher Schiffe ohne eigene Triebkraft — Hin- und Rückreise sind getrennt je als eine Reise gezählt — die auf diesen Schiffen beförderten Güter gegenübergestellt. Aus der weiteren Gegenüberstellung der je Reise beförderten Güter zu der Durchschnittsgröße der bei den Reisen verwandten Schiffe wird ein durchschnittlicher Ausnutzungskoeffizient gewonnen. Sowohl die Zahl der Reisen als auch die Menge der beförderten Güter mußte berechnet werden, da die Angaben in dieser Form in der Statistik nicht vorliegen. So wurden die Reisen deutscher Schiffe auf Grund der Angaben über den Grenzverkehr und den Inlandverkehr[2]) der wichtigeren Häfen ermittelt. Für den Inlandverkehr der minderwichtigen Häfen, deren Schiffsverkehr in der Statistik nicht aufgeführt wird, wurde ein Zuschlag gemacht, der dem Anteil dieser Häfen an dem gesamten Güterverkehr im Inland entspricht. Für die Ermittlung der auf deutschen Schiffen ohne eigene Triebkraft beförderten Güter war eine doppelte Berechnung notwendig. Von den in der Statistik vorliegenden Gesamtbeförderungszahlen mußten zum einen die auf fremden Schiffen, zum anderen die auf deutschen Schiffen mit eigener Triebkraft beförderten Gütermengen abgezogen werden. Für beide Abzüge wurden die Verhältniszahlen, wie sie sich im Verkehr der wichtigeren Häfen, für die die notwendigen Angaben gesondert vorliegen, ergeben, zu Grunde gelegt.

Von der Gesamttragfähigkeit der verkehrenden Schiffe sind, wie aus der Gegenüberstellung hervorgeht, im Gesamtdurchschnitt aller Binnenwasserstraßen nur etwas mehr als zwei Fünftel und 1926, trotz einer hauptsächlich, wenn auch nicht ausschließlich, durch den englischen Bergarbeiterstreik verursachten Steigerung, auch nur weniger als die Hälfte durch Ladung ausgenutzt worden. Allein auf die mit Ladung fahrenden Schiffe bezogen erreicht der Ausnutzungskoeffizient 1925 knapp sieben Zehntel, 1926 knapp drei Viertel. Im Donaugebiet, dessen Anteil am Gesamtverkehr nur gering ist, ist die Ausnutzung bedeutend schwächer. Das erklärt sich wesentlich aus der geringen Fahrwassertiefe der oberen Donau. Sie läßt nur eine geringe Ausnutzung der gerade im Donaugebiet, infolge der Verkehrsmöglichkeiten und Verkehrsverhältnisse an der mittleren und insbesondere unteren Donau, im Durchschnitt besonders

[1]) Statistik des Deutschen Reiches, Band 326 u. 345: Verkehr der deutschen Binnenwasserstraßen u. Bd. 343: Der Bestand der deutschen Binnenschiffe am 31. 12. 1926. Reimar Hobbing, Berlin 1927 u. 1928.

[2]) Die Hälfte der Summe der Ankünfte und Abgänge im Inlandverkehr.

großen vorhandenen und verkehrenden Schiffe zu. Zwischen den drei übrigen Hauptstromgebieten sind die Abweichungen 1926 nur sehr gering, 1925 etwas stärker. Die verhältnismäßig beste Ausnutzung weist das Rhein-Ems-Wesergebiet auf. Das hängt zum einen mit den natürlichen Verkehrsbedingungen (meist Vollschiffigkeit), zum anderen, wie später noch genauer zu zeigen, mit den technischen und wirtschaftlichen Verkehrsbedingungen und -Verhältnissen zusammen. In der Ausnutzung der beladenen Schiffe allein tritt das Oder-Elbe-Gebiet stark hinter dem Rhein-Ems-Weser-Gebiet und auch hinter den ostpreußischen Wasserstraßen zurück. Es hängt dies damit zusammen, daß auf der einen Seite der Anteil der beladenen Schiffe am Gesamtverkehr des Oder-Elbe-Gebietes stärker als in den beiden anderen Stromgebieten ist, daß auf der anderen Seite aber gerade im Oder-Elbe-Gebiet im starken Maß ein nur in einer Richtung orientierter Güterverkehr stattfindet (schlesische Kohlenabfuhr, Zufuhr nach Berlin).

Eine Berechnung der Ausnutzung der Tragfähigkeit für Ladung bei den Schiffen im Auslandseeverkehr der deutschen Häfen ergab für 1925 für den Verkehr aller Schiffe einen Ausnutzungskoeffizienten von 31,1, für den Verkehr der mit Ladung fahrenden Schiffe von 37,9. Das Ausnutzungsverhältnis stellt sich also anscheinend für den Binnenschiffsverkehr erheblich günstiger als für den Seeschiffsverkehr dar. Dabei ist aber nicht zu übersehen, daß für den Binnenschiffsverkehr in der Hauptsache nur Massen- und besonders Schwergewichtsgüter in Betracht kommen, während für den Seeschiffsverkehr alle Arten von Gütern, also auch halbfertige und fertige Waren, die vielfach ein erheblich geringeres spezifisches Gewicht haben, die Tragfähigkeit der Schiffe also verhältnismäßig schwächer ausnutzen, eine nicht unbedeutende Rolle spielen. Auch der für die Ausnutzung des Ladungs-Raumgehaltes der Seeschiffahrt berechnete Koeffizient bleibt mit 39,4 für alle und 48,0 für die mit Ladung fahrenden Schiffe hinter dem für die Tragfähigkeit im Binnenschiffsverkehr errechneten Ausnutzungskoeffizienten zurück. Trotz des höheren Ausnutzungskoeffizienten dürfte sich aber bei der Zusammensetzung der Gütermengen nach Güterarten von der Rentabilitätsseite aus betrachtet die Lage der Binnenschiffahrt wohl ungünstiger als diejenige der Seeschiffahrt darstellen.

Im Eisenbahngüterverkehr stellt sich die durchschnittliche Ausnutzung der Tragfähigkeit der Beförderungsmittel günstiger als im Binnen- und Seeschiffsgüterverkehr dar. Die durchschnittliche Ausnutzung des Ladegewichtes einer Güterwagenachse wird bei der deutschen Reichsbahn für 1925 mit 67,7, für 1926 mit 68,1 vH angegeben. Im Vergleich insbesondere mit der Binnenschiffahrt, aber auch mit der Seeschiffahrt, ist die bessere Ausnutzung bei der Reichsbahn in der vielseitigeren Zusammensetzung der Beförderungsmengen nach Gütergattungen und den besseren Ausgleichsmöglichkeiten zwischen Hin- und Rückfrachten begründet.

Eine dem Ausnutzungsverhältnis der Tragfähigkeit der Schiffe entsprechende vergleichende Gegenüberstellung der tatsächlich geleisteten Tonnenkilometer zu den günstigsten Falls möglichen tonnenkilometrischen Leistungen im Binnenschiffsverkehr ist nicht möglich, da sich diese günstigsten Falls mögliche Höchstleistung nicht bestimmen läßt. Für eine derartige praktisch verwertbare Bestimmung fehlt, abgesehen von der Schwierigkeit, eine Mindestliegezeit zu bestimmen, die Möglichkeit, eine der Vollausnutzugn der Tragfähigkeit der Schiffe entsprechende Beförderungsweite zu bestimmen. Die Beförderungsweite bei den einzelnen Reisen und damit die durchschnittliche Beförderungsweite werden wesentlich durch die Wirtschaftsstruktur und die wirtschaftsgeographischen Verhältnisse des Wirtschaftsgebietes, das den Wasserstraßen ihren Verkehr zuführt, bestimmt. Es ist daher für die durchschnittliche Beförderungsweite, so lange keine strukturellen wirtschaftlichen Veränderungen eintreten, kaum mit

Uebersicht 1.

Zahl der Reisen und Ausnutzung der deutschen Schiffe ohne eigene Triebkraft im Verkehr der deutschen Binnenwasserstraßen in den Jahren 1925 u. 1926.

Stromgebiet		Reisen deutscher Schiffe ohne eigene Triebkraft: insgesamt Zahl	insgesamt Tragf. in 1000 t	mit Ladung Zahl	mit Ladung Tragf. in 1000 t	ohne Ladung Zahl	ohne Ladung Tragf. in 1000 t	Auf deutschen Schiffen ohne eig. Triebkraft bef. Güter in 1000 t	Je Reise belad. Schiffe beförd. Güter in t (Gütermenge, Zahl der Reisen m. Ladg.)	Durchschnittsgröße der Schiffe je Reise in t Tragf.	Durchschn. Ausnutzung d. Tragfähigkeit d. Schiffe durch Ladung je Reise im Verkehr der bel. Schiffe v. H. der Tragf.	aller Schiffe v. H. der Tragf.
Ostpreußische Wasserstraßen	1925	11 609	1 671	6 549	950	5 060	721	673	103	144	71,5	40,3
	1926	12 522	1 680	7 023	955	5 499	724	758	108	134	80,6	45,5
Oder-Elbe-Gebiet	1925	110 441	39 439	73 417	26 254	37 024	13 185	16 469	224	354	63,0	42,1
	1926	125 585	44 835	80 785	29 610	45 066	15 225	19 718	244	357	68,3	44,0
Rhein-Ems-Weser-Gebiet	1925	98 765	68 728	59 227	41 705	39 538	27 023	30 910	522	696	88,0	45,0
	1926	107 227	77 198	63 450	46 202	43 781	30 996	35 407	556	711	78,2	46,4
Donau-Gebiet	1925	841	666	631	500	210	166	111	176	792	22,2	16,7
	1926	819	675	674	552	145	123	136	202	824	24,5	20,1
zusammen	1925	221 656	110 504	139 823	69 409	81 833	41 095	48 163	344	499	68,9	42,7
	1926	246 423	124 388	151 932	77 319	94 491	47 068	56 029	369	505	73,1	45,0

ins Gewicht fallenden Veränderungen zu rechnen[3]). Es könnte also auch dem Versuch der Errechnung einer praktisch möglichen tonnenkilometrischen Höchstleistung nur die im tatsächlichen Verkehr in Erscheinung tretende durchschnittliche Beförderungsweite zu Grunde gelegt werden. Die Höchstleistung würde daher in ihrer Abweichung von der tatsächlichen Verkehrsleistung nur durch die stärkere Ausnutzung der Tragfähigkeit der Schiffe, nicht durch Veränderungen in der Beförderungsweite bestimmt. Demnach würde das Verhältnis der tatsächlichen tonnenkilometrischen Leistungen dem Verhältnis der tatsächlichen Ausnutzung zur Vollausnutzung der Tragfähigkeit der Schiffe entsprechen.

Wie bereits eingangs erwähnt, genügt die Betrachtung des Verkehrs allein nicht, um zu einem Urteil über die wirtschaftliche Lage des Schiffsbetriebes, soweit sie durch die Ausnutzung der Schiffe bestimmt wird, zu gelangen. Zur Vervollständigung dieses Bildes ist die Inbeziehungsetzung zum Schiffsbestand notwendig. Diese läßt unter Berücksichtigung der Faktoren, die die absoluten Größenordnungen beeinflussen (Durchschnittsgröße der Schiffe, durchschnittliche Beförderungsweite), gerade die Verschiedenheiten in dem eigentlichen Grad der Ausnutzung der Schiffe, wie sie sich zwischen den einzelnen Stromgebieten ergeben, deutlich hervortreten.

Die in Uebersicht 2 angeführte durchschnittliche Zahl der Reisen je Schiff des Bestandes besagt allein zunächst nur wenig. Sie gewinnt an Wert in Gegenüberstellung zu der durchschnittlichen Beförderungsweite je Reise und in Gegenüberstellung zu den Fahrtleistungen. (Die Fahrtleistung gibt über die Verwendung der Schiffe im Verkehr ein klareres Bild als die tonnenkilometrischen Leistungen, die durch die beförderte Gütermenge und die Beförderungsweite bestimmt sind.) In dieser Gegenüberstellung zeigt sich das starke Uebergewicht des Rhein-Ems-Weser-Gebietes über die anderen Stromgebiete. Es entfallen in diesem westlichen Stromgebiet im Jahresdurchschnitt die bei weitem stärkste Zahl von Reisen auf 1 Schiff des Bestandes. Dabei ist die durchschnittliche Reiselänge hier bedeutend größer als im Gebiet der ostpreußischen Wasserstraßen und sogar auch größer als im Donaugebiet mit seiner großen durchschnittlichen Beförderungsweite.

Im Oder-Elbe-Gebiet ist zwar die durchschnittliche Beförderungsweite erheblich größer als im Rhein-Ems-Weser-Gebiet. Zum mindesten für 1925, das, im Gegensatz zu 1926 als ein Normaljahr anzusehen ist, ergibt sich aber aus dem Vergleich der Verkehrsverhältnisse dieser beiden wichtigsten Stromgebiete miteinander, daß das Zurückbleiben der Zahl der Reisen je Schiff des Bestandes im Oder-Elbe-Gebiet hinter der des Rhein-Ems-Weser-Gebietes nicht allein auf die größere durchschnittliche Beförderungsweite zurückzuführen ist. Auch die je Schiff des Bestandes gefahrenen Kilometer, also die Fahrtleistung je Schiff, bleibt 1925 um mehr als ein Sechstel hinter der des Rhein-Ems-Weser-Gebietes zurück. Bei den mit Ladung fahrenden Schiffen allein ist die Fahrtleistung je Schiff des Bestandes berechnet in den beiden Haupt-Stromgebieten 1925 allerdings annähernd gleich groß. Hierbei ist aber zu beachten, daß die Ausnutzung der mit Ladung fahrenden Schiffe durch Ladung im Rhein-Ems-Weser-Gebiet, wie

[3]) Selbst 1926 zeigt die durchschnittliche Beförderungsweite trotz der Veränderungen im Kohlenverkehr keine allzu starken Abweichungen gegenüber 1925.

Uebersicht 2.

Ausnutzung des Bestandes der deutschen Binnenschiffe ohne eigene Triebkraft in den Jahren 1925 u. 1926.

Stromgebiet		Zahl der Schiffe im Bestand	Auf 1 Schiff des Bestandes entfallen im Jahresdurchschnitt Reisen[1])			Je Schiff des Bestandes beförd. Güter in 1000 t[1])	Durchschnittliche Größe der Schiffe im Bestand in t Tragf.	Zahl der im Durchschnitt je Schiff des Bestandes beförderten Volladungen	Geleistete tkm[2])		Durchschnittl. Bef.-Weite [4])[5])	Je Schiff des Bestandes gefahrene km	
			insgesamt	mit Ladung	ohne Ladung				insges.: Mill.	je Schiff d. Bestandes in 1000		insgesamt in 1000	mit Ladung in 1000
Ostpreußische Wasserstraßen	1925	697	16,7	9,4	7,3	1,0	182	5,5	53	75	80	1,3	0,7
	1926	699	17,9	10,1	7,8	1,1	185	5,9	57	80	75	1,3	0,8
Oder-Elbe-Gebiet	1925	8 556[3])	12,9	8,6	4,2	1,9	344[2])	5 5	5 615	655	340	4,1	2,9
	1926	8 450[3])	14,9	9,6	5,3	2,3	335[2])	6,9	6 926	820	350	5,2	3,4
Rhein-Ems-Weser-Gebiet	1925	4 773	20,7	12,4	8,3	6,5	593	11,0	7 350	1 540	240	4,9	3,0
	1926	4 762	22,5	13,3	9,2	7,3	599	12,2	7 547	1 585	215	4,8	2,8
Donau-Gebiet	1925	199	4,2	3,2	1,0	0,9	692	1,3	85	425	760	3,2	2,5
	1926	195	4,2	3,5	0,7	1,0	697	1,4	130	665	950	4,0	3,4
insgesamt	1925	14 225[2])	15,6	9,8	5,8	3,4	424[2])	8,0	13 103	920	270	4,2	2,7
	1926	14 106[2])	17,5	10,8	6,7	4,0	424[2])	9,4	14 660	1 040	260	4,6	2,8

[1]) Absolute Gesamtzahlen (s. Uebersicht 1).
[2]) Die auf in- und ausländischen Strecken von deutschen Schiffen ohne eigene Triebkraft geleisteten Tonnenkilometer sind auf Grund der tonnenkilometrischen Leistungen aller deutschen Schiffe im Inland und des Anteils der deutschen Schiffe am Grenzverkehr errechnet.
[3]) Ausschl. Hamburger Schuten.
[4]) Runde Zahlen.
[5]) Auf Grund der errechneten Güterbeförderungsmengen und tonnenkilometrischen Leistungen geschätzt.

Uebersicht 1 zeigt, erheblich stärker als im Oder-Elbe-Gebiet ist.

Wieviel stärker die Ausnutzung der Tragfähigkeit der vorhandenen Schiffe durch Ladung im Rhein-Ems-Weser-Gebiet als im Oder-Elbe-Gebiet und in den beiden anderen Stromgebieten ist, zeigt die Gegenüberstellung der je Schiff des Bestandes beförderten Gütermengen zu der Durchschnittsgröße der Schiffe im Bestand und die sich daraus ergebende Anzahl von Volladungen je Schiff des Bestandes. Diese letzte Zahl gibt ein gutes Bild der tatsächlichen Ausnutzung der Tragfähigkeit des Bestandes, weil hierbei die Verschiedenheit in der Durchschnittsgröße der Schiffe in den einzelnen Stromgebieten berücksichtigt wird. Sie zeigt, daß die Tragfähigkeit der vorhandenen Schiffe im Rhein-Ems-Weser-Gebiet rund doppelt so stark wie im Oder-Elbe-Gebiet und wie im Gebiet der ostpreußischen Wasserstraßen ausgenutzt wird.

Die Frage nach dem Grund der starken Unterschiede in der Ausnutzung der verkehrenden und der vorhandenen Schiffe in den einzelnen Stromgebieten, insbesondere im Rhein-Ems-Weser- und Oder-Elbe-Gebiet, verweist auf Verschiedenheiten in den natürlichen, den wirtschaftsgeographischen und in den technisch-organisatorischen Verhältnissen. Das Rhein-Ems-Weser-Gebiet hat dem Oder-Elbe-Gebiet und dem Gebiet der ostpreußischen Wasserstraßen gegenüber einen Vorsprung durch die im Durchschnitt längere jährliche Schiffahrtsdauer, die im allgemeinen günstigeren Wasserstandsverhältnisse und, gegenüber dem Oder-Elbe-Gebiet, insbesondere auch durch die natürliche Beschaffenheit der Wasserstraßen. Der Verkehr des Rhein-Ems-Weser-Gebietes, der sich auf dem Rhein selber abspielt, und das ist bei weitem der größte Teil des Verkehrs, kann sich ganz glatt abwickeln. Er wird nicht, wie der Verkehr des Oder-Elbe-Gebietes durch Schleusendurchgänge erschwert, verlangsamt und verteuert. Wirtschaftsgeographisch hat das Rhein-Ems-Weser-Gebiet einen Vorsprung gegenüber dem Oder-Elbe-Gebiet im Hinblick auf die Lage der den Binnenschiffsverkehr am stärksten befruchtenden Wirtschaftsgebiete. Von dem Empfangs- und Versandverkehr der deutschen Rheinbezirke entfallen nach den Zahlen von 1925 allein rund drei Viertel auf die mittel- und niederrheinischen Bezirke. Mit einer Behinderung des Verkehrs durch Niedrigwasser ist in diesen Bezirken nicht zu rechnen. Aber auch der Verkehr in und mit den oberrheinischen Bezirken hat unter Niedrigwasser erheblich weniger als der Verkehr im Oder-Elbe-Gebiet zu leiden. Ganz besonders der Oderverkehr und damit der gesamte mit der Oder in Verbindung stehende Verkehr des Oder-Elbe-Gebietes, wird fast in jedem Jahre in erheblichem Maße durch Niedrigwasser behindert. Diese Behinderung tritt um so stärker und belastender in Erscheinung, als den wirtschaftsgeographischen Verhältnissen entsprechend das Schwergewicht des Oder-Verkehrs gerade im Oberlauf des Flusses (Kohlenverschiffungen, Erzempfang), in dem sich die Niedrigwasserbeschränkungen am stärksten geltend machen, liegt. Das „Versommern" der Kähne auf der Strecke zwischen Kosel und Breslau zählt zu den so gut wie regelmäßig jährlich wiederkehrenden Erscheinungen in der Oderschiffahrt. Auch der Elbeverkehr hat nicht selten unter Beschränkungen durch Niedrigwasser zu leiden, und auch hier fällt gerade ein erheblicher Teil des Verkehrs auf den von Niedrigwasser am häufigsten betroffenen Ober- und Mittellauf (Land und Provinz Sachsen, Verkehr mit der Tschechoslowakei). Die größere Regelmäßigkeit und Stetigkeit und die durch die Schleusenfreiheit des Rheins ermöglichte größere Schnelligkeit des Verkehrs im Rhein-Ems-Weser-Gebiet bewirkt an sich schon eine stärkere Ausnutzung der verkehrenden Schiffe. Dazu kommt, daß im ganzen ein Verkehrsweg, für dessen Benutzung nicht oder nur in geringerem Maße mit unvorhergesehenen und meist unvorhersehbaren Unterbrechungen gerechnet werden muß, zweifellos im ganzen einen verhältnismäßig stärkeren Zustrom an Beförderungsgütern hat, als ein Verkehrsweg, bei dem stets mit mehr oder minder langen und häufigen Unterbrechungen in der Benutzbarkeit gerechnet werden muß.

Die technisch-organisatorischen Verhältnisse sind in Art und Umfang weitgehend durch die Größe des Verkehrs beeinflußt, wirken aber dann ihrerseits auch wieder auf die Verkehrsentwicklung zurück. So werden die Lösch- und Ladevorrichtungen am Ufer in ihrer Qualität und in ihrem Wirkungsgrad zunächst in erheblichem Maße durch den Gesamtumfang des Verkehrs bestimmt. Ihre Rentabilität hängt von der Stärke ihrer Benutzung ab; für jede in derartigen technischen Einrichtungen gemachte Kapitalsanlage muß mit einem gewissen Mindestmaß der Beanspruchung gerechnet werden, um die Anlage überhaupt als privatwirtschaftlich möglich und berechtigt erscheinen zu lassen. Das Vorhandensein guter Umschlagsvorrichtungen wirkt aber durch die damit ermöglichte Beschleunigung und sorgsame Behandlung der Güter wiederum belebend auf den Verkehr.

Im Hinblick auf derartige technische Vorrichtungen ergibt sich ebenfalls für das Rhein-Ems-Weser-Gebiet ein Vorteil gegenüber dem Oder-Elbe-Gebiet. Der in den günstigeren natürlichen und wirtschaftsgeographischen Verhältnissen begründete stärkere Verkehr des Rhein-Ems-Weser-Gebietes begünstigt die Anlage und fortschreitende Entwicklung guter technischer Einrichtungen.

In organisatorischer Hinsicht wirkt sich der verhältnismäßig größere Verkehr des Rhein-Ems-Weser-Gebietes in einer stärkeren Entwicklung großer Betriebsunternehmungen aus. Während im Oder-Elbe-Gebiet der Zahl der in ihrem Eigentum stehenden Schiffe nach die Einzelschiffer und Kleinbetriebe die größeren Betriebe nicht unerheblich übertreffen, treten im Rhein-Ems-Weser-Gebiet die Einzelschiffer mit ihrem Schiffsbestand hinter dem Bestand der größeren Betriebe zurück, und

vor allem haben die großen und größten Betriebe einen stärkeren Anteil an der Gesamtzahl der Schiffe als im Oder-Elbe-Gebiet. Dieses Uebergewicht der größeren Betriebe stellt aber wiederum einen auf die Schnelligkeit der Verkehrsabwicklung und damit weiter auf die Größe des Verkehrsumfanges rückwirkenden Faktor dar. Denn es muß damit gerechnet werden, daß trotz der Unterstützung, die die Einzelschiffer und Kleinbetriebe bei ihren geschäftlichen Dispositionen in ihren Organisationen finden, die Organisation, die Geschäftsverbindungen der Großbetriebe und die ihnen zur Verfügung stehenden Hilfsmittel, diesen eine raschere und bessere Anpassung an die durch Schiffsangebot und Nachfrage geschaffenen Verhältnisse als den kleinen Betrieben ermöglichen. Es ist auch teilweise mit einer unmittel- oder mittelbaren Beeinflussung oder Beherrschung der Verhältnisse von Angebot und Nachfrage durch die Großbetriebe zu rechnen.

Das Zusammenwirken der natürlichen, wirtschaftsgeographischen und organisatorischen Verhältnisse gibt auch eine Erklärung für die Verschiedenheit des Verhältnisses der Durchschnittsgrößen der Schiffe im Bestand und im Verkehr zueinander, wie sie in den beiden Hauptstromgebieten in Erscheinung tritt. Im Oder-Elbe-Gebiet weichen die beiden Durchschnittsgrößen nur unerheblich voneinander ab. Im Rhein-Ems-Weser-Gebiet ist dagegen die Durchschnittsgröße der verkehrenden Schiffe erheblich größer als die Durchschnittsgröße der vorhandenen Schiffe. Die größeren Schiffe verkehren also hier offenbar häufiger als die kleineren. Im Gegensatz zum Oder-Elbe-Gebiet werden dem Verkehr großer Schiffe und vor allem auch ihrer Ausnutzung durch Wasserstandsverhältnisse, Beschaffenheit der Wasserstraßen (Schleusen) auf dem Rhein kaum oder nur selten Hindernisse in den Weg gestellt. Der Hauptverkehr des Rhein-Ems-Weser-Gebietes spielt sich aber, wie bereits erwähnt, auf dem Rhein, insbesondere auf dem Mittel- und Niederrhein ab. Die besprochene Verschiedenheit der Verteilung des Schiffsbestandes auf Einzelschiffer, kleine, mittlere — und Großbetriebe in den beiden Stromgebieten wirkt in zweifacher Richtung auf die vergleichsweise stärkere Verwendung der größeren Schiffe im Rhein-Ems-Weser-Gebiet ein. Während im Oder-Elbe-Gebiet nur die größten Betriebe in ihrem Bestand größere Durchschnittsgrößen der Schiffe als die Einzelschiffer aufweisen, die Klein- und Mittelbetriebe mit ihren Durchschnittsgrößen aber hinter den Einzelschiffern zurückbleiben, ragt im Rhein-Ems-Weser-Gebiet die Durchschnittsgröße der im Eigentum der Großbetriebe stehenden Schiffe erheblich über die Durchschnittsgröße der Schiffe der Einzelschiffer und der Klein- und Mittelbetriebe hinaus. Es überwiegen aber, wie bereits erwähnt, im Schiffsbestand des Oder-Elbe-Gebietes die Einzelschiffer und Kleinbetriebe, im Rhein-Ems-Weser-Gebiet dagegen die Großbetriebe. Und es wurde gleichfalls bereits auf die im allgemeinen anzunehmende, betriebsorganisatorisch begründete, raschere Abwicklung des Verkehrs bei den im Eigentum von Großbetrieben stehenden Schiffen hingewiesen.

Zu den vorstehenden Aufstellungen, Ausführungen und insbesondere zu den Vergleichen über die Ausnutzung der Schiffe im Verkehr und im Bestand der deutschen Binnenwasserstraßen soll zum Schluß noch einmal betont werden, daß die Kenntnis des Grades der Ausnutzung nur als ein Faktor, wenn auch als ein wichtiger Faktor zur Erkenntnis und Beurteilung der wirtschaftlichen Lage der Binnenschiffahrt angesehen werden darf. Demzufolge darf beispielsweise aus der hier für das Rhein-Ems-Weser-Gebiet im Vergleich mit dem Elbe-Oder-Gebiet aufgezeigten stärkeren Ausnutzung der Schiffe durchaus nicht ohne weiteres auf eine günstigere wirtschaftliche Lage dieses ersteren Gebietes geschlossen werden. Außer den Frachtsätzen, die sich beispielsweise 1925 im Rhein-Ems-Weser-Gebiet im Gesamtdurchschnitt verhältnismäßig ungünstiger als im Oder-Elbe-Gebiet darstellen, fallen für die Beurteilung der wirtschaftlichen Lage eine Anzahl anderer Faktoren, es sei hier nur auf die Frage der Selbstkosten im weitesten Sinne verwiesen, ins Gewicht. Immerhin liefert gerade eine Kenntnis des Grades der Ausnutzung der Schiffe wichtige Unterlagen für das volks- und privatwirtschaftliche Verhalten auf dem Gebiet der Binnenschiffahrt (Schiffbau, Schiffsausrüstung, Verkehrsabwicklung, Wasserstraßenverwaltung — und Ausbau, tarifarische Maßnahmen und dergleichen) und damit auch für die Beurteilung der wirtschaftlichen Aussichten, ihre Voraussetzungen und Möglichkeiten.

In der in den ersten Dezembertagen erscheinenden Nummer 23 der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" wird eine größere Abhandlung der Herren Wasserbaudirektor Frentzen und Regierungs- und Baurat von Both, Potsdam, über

„Die Abmessungen der Frachtfahrzeuge auf den Märkischen Wasserstraßen"

zum Abdruck gelangen.

Der Bestand der deutschen Binnenflotte am Ende des Jahres 1927

Wie in den Vorjahren*), so zeigt auch im Berichtsjahr 1927 der Bestand der deutschen Binnenflotte eine leichte Zunahme. Sie beträgt (ausschließlich der Hamburger Schuten) gegenüber dem Vorjahr nach der Zahl der Schiffe 2,0 vH, nach der Tragfähigkeit 1,8 vH und nach der Gesamtleistungsfähigkeit der Fortbewegungsmaschinen 2,7 vH.

Die Zeitschrift „Wirtschaft und Statistik" bringt im einzelnen folgende amtliche Mitteilungen:

Mit einer Gesamtzahl von 18 679 (ausschl. Hamburger Schuten) ist die Zahl der Schiffe im deutschen Binnenschiffsbestand fast $4^3/_4$ mal so groß wie die Zahl der Schiffe im deutschen Seeschiffsbestand (Kauffahrteiflotte). Dagegen ragt die Gesamttragfähigkeit der deutschen Binnenflotte bei einer erheblich geringeren Durchschnittsgröße der Binnen- als der Seeschiffe mit rund 6,5 Mill. t nur um etwas mehr als die Hälfte über die Gesamttragfähigkeit des deutschen Seeschiffsbestandes hinaus.

Entwicklung des deutschen Binnenschiffsbestandes[1]).

a) Bestand einschl. Hamburger Schuten ohne eig. Triebkraft.
b) Bestand ausschl. Hamburger Schuten ohne eig. Triebkraft.

Gegenstand		1912[2])	1924	1925	1926	1927
Zahl der Schiffe insgesamt . .	a)	27 345	23 081	23 502	23 665	.
	b)	.	.	.	18 310	18 679
Tragfähigkeit in 1 000 t . . .	a)	6 972,9	6 794,2	6 920,1	6 995,9	.
	b)	.	.	.	6 397,1	6 512.0
Leistungsfähigkeit in 1000 PS .		597,8	651,3	667,7	674,5	692,7
davon Schlepper:						
Zahl		1 941	2 194	2 241	2 254	2 255
Leistungsfähigkeit in 1000 PS .		425,9	483,7	492,1	492.9	498.3
Mittlere Leistungsfähigkeit in PS		219	220	220	219	221
Andere Schiffe mit eig. Triebkraft		2 277	1 658	1 780	1 854	2 041
Tragfähigkeit in 1000 t		152,7	184,9	201 0	213.2	241,0
Leistungsfähigkeit in 1000 PS .		171,9	167,6	175,6	181,6	194,4
Schiffe **ohne** eig. Triebkraft .	a)	23 127	19 229	19 481	19 557	.
	b)	.	.	.	14 202	14 383
Tragfähigkeit in 1000 t . . .	a)	6 719,2	6 502,8	6 611,4	6 674.6	.
	b)	.	.	.	6 075.8	6164,0
Mittlere Größe in t	a)	291	338	339	341	.
	b)	.	.	.	427	429

[1]) Jeweils am Jahresende. — [2]) Neues Reichsgebiet.

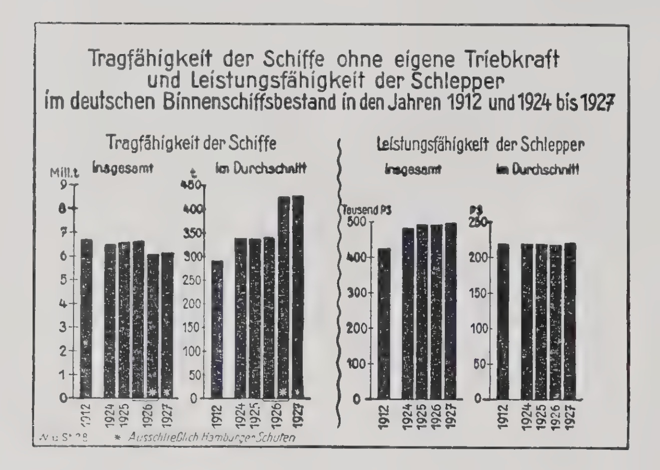
Die Durchschnittsgröße der Binnenschiffe hat sich gegenüber dem Vorjahr insgesamt und bei den einzelnen angeführten Schiffsarten etwas erhöht, sodaß die Tragfähigkeit der Schiffe, bei den Schleppern und den anderen Schiffen mit eigener Triebkraft auch die Leistungsfähigkeit der Maschinen, etwas stärker als die Zahl der Schiffe gestiegen ist. Gegenüber dem letzten in der Vorkriegszeit festgestellten Bestand von 1912 ist, abgesehen von den Schleppern, diese Zunahme der Durchschnittsgröße der Schiffe recht beträchtlich. Obwohl die Zahl der Schiffe des jetzigen Bestandes um rund ein Achtel geringer als 1912 ist, ragen daher die Tragfähigkeit und Leistungsfähigkeit des Binnenschiffsbestandes wie schon im Vorjahr, so auch im Berichtsjahr über die des Bestandes von 1912 (im heutigen Reichsgebiet) hinaus. Bei den Schleppern allein beruht die Zunahme der Leistungsfähigkeit gegenüber 1912 dagegen in der Hauptsache auf der erhöhten Zahl der Schiffe.

Von der Gesamtzahl der Schiffe entfallen im Berichtsjahr 77,1 vH auf Schiffe ohne eigene Triebkraft, 12,0 vH auf Schlepper und 10,9 vH auf andere Schiffe mit eigener Triebkraft. Von der Gesamttragfähigkeit entfallen auf die Schiffe ohne eigene Triebkraft 94,7 vH. Die Leistungsfähigkeit der Maschinen ist im Durchschnitt bei den Schleppern naturgemäß erheblich größer als bei den übrigen Schiffen mit eigener Triebkraft. Die Schlepper sind infolgedessen an der Gesamtleistungsfähigkeit der Maschinen mit 71,9 vH (im Vorjahr: 73,1, im Jahre 1912: 71,2) erheblich stärker als an der Gesamtzahl der Schiffe mit eigener Triebkraft (52,5; 1926: 54,9 und 1912: 46,0 vH) beteiligt.

An der Zunahme der Tragfähigkeit im Gesamtbestand gegenüber dem Vorjahr sind die beiden östlichen Hauptstromgebiete und das Rheingebiet beteiligt; ein geringer Rückgang ist im Gebiet der Weser und der westdeutschen Kanäle und auch im Donaugebiet zu verzeichnen. Die Zunahme ist am stärksten im Oder-Elbe-Gebiet, sodaß sich sein Anteil an der Tragfähigkeit im Gesamtbestand erhöht hat und fast die Hälfte erreicht. Dieser Anteil an der Gesamttragfähigkeit ist erheblich stärker als der Anteil des Oder-Elbe-Gebietes an der Gesamtmenge der auf deutschen Wasserstraßen beförderten Güter und auch um einiges geringer als sein Anteil an den auf deutschen Binnenwasserstraßen von deutschen Schiffen geleisteten Tonnenkilometern. Umgekehrt ist der Anteil des Rhein-Ems-Weser-Gebietes an den Verkehrsleistungen erheblich stärker als sein Anteil an der Tragfähigkeit im Bestande. Diese Verschiedenheit steht teilweise im Zusammenhang mit der Verschieden-

*) Vgl. Z. f. B. 12/1928, 530: „Der Bestand der deutschen Binnenflotte am Ende des Jahres 1926."

heit in der durchschnittlichen Beförderungsweite. Diese ist im Oder-Elbe-Gebiet erheblich größer als im Rhein-Ems-Weser-Gebiet. Ins Gewicht fällt aber auch eine durch bessere wirtschaftliche und technische Verhältnisse bedingte verhältnismäßig raschere Umlaufs- und Reisegeschwindigkeit der Schiffe in dem westlichen Hauptstromgebiet gegenüber der durchschnittlichen Umlaufs- und Reisegeschwindigkeit im östlichen Hauptstromgebiet.



Die Zunahme in der Leistungsfähigkeit der Fortbewegungsmaschinen im Gesamtbestand gegenüber dem Vorjahr entfällt fast allein auf das Oder-Elbe-Gebiet. Die Verteilung der Leistungsfähigkeit der Maschinen auf die einzelnen Stromgebiete entspricht annähernd der Verteilung der Tragfähigkeit auf die einzelnen Stromgebiete. Der Anteil des Oder-Elbe-Gebietes und des für den Gesamtbestand nur wenig ins Gewicht fallenden Donaugebietes hat sich erhöht, derjenige der übrigen Stromgebiete verringert.

Der Schiffsbestand in den Hauptstromgebieten am Ende des Jahres 1927

(ausschließlich Hamburger Schuten ohne eigene Triebkraft).

Gegenstand	Ostpreuß. Wasserstraßen	Odergebiet, märk. Wasserstraßen Elbgeb.	Wesergebiet Gebiet d. nordwestdeutsch. Kanäle	Rheingebiet	Donaugebiet
Zahl der Schiffe insgesamt	860	10 931	2 303	3 542	287
Tragfähigkeit in 1 000 t	142,6	3 136,9	668,4	2 286,7	146.2
vH des Reichsbestandes[1]	*2,2*	*48,2*	*10,3*	*35.1*	*2,2*
dagegen 1926 in 1 000 t	138,4	3 040,3	680.0	2 262.4	149,0
vH des Reichsbestandes	*2,2*	*47,5*	*10,6*	*35.4*	*2,3*
Leistungsfähigkeit in 1 000 PS	14,9	331,2	65.9	240,4	20,6
vH des Reichsbestandes[1]	*2,1*	*47.8*	*9,5*	*34,7*	*3,0*
dagegen 1926 in 1 000 PS	14,9	316,8	64,5	239,1	19,8
vH des Reichsbestandes	*2,2*	*47,0*	*9,6*	*35,4*	*2,9*
Zahl der Schlepper	76	1 299	346	467	26
Mittlere Leistungsfähigkeit in PS	99	174	162	411	457
Leistungsfähigkeit in 1 000 PS	7,5	226,5	56,1	191,7	11,9
vH von 1926	*100,0*	*103,3*	*99,7*	*99,2*	*100,0*
Zahl der Schiffe ohne eigene Triebkraft	705	8 177	1 817	2 864	215
Mittlere Größe in t	189	359	348	770	619
Tragfähigkeit in 1 000 t	133,1	3 937,1	632.5	2 204,8	133,1
vH von 1926	*103,4*	*102,5*	*98,0*	*101,1*	*97,4*

[1]) Der Rest entfällt auf Küstengewässer und Bodensee.

Die Bestandzunahme gegenüber dem Vorjahr beruht überwiegend auf dem Zugang durch Neubauten. Von 369 neu registrierten Schiffen entfallen 365 allein auf Neubauten. Die Zahl der Abwrackungen beträgt 83, sodaß für andere Zugänge als die durch Neubauten (Ankauf im Ausland, Wiederinstandsetzung und Inbetriebnahme u. dgl.) 71 verbleiben. Nach der Tragfähigkeit beträgt der Gesamtzugang rund 115 000 t, davon der Zugang durch Neubauten rund 112 000 t. Durch Abwrackung kommen rund 17 000 t in Wegfall. Bei einem Gesamtzugang an Maschinenleistung von rd. 18 200 PS beträgt der Zugang durch Neubauten rund 16 000 PS, der Abgang durch Abwrackung rd. 4600 PS. Gemessen am Gesamtbestand am Ende des Jahres ist der Zugang durch Neubauten im Berichtsjahr stärker als im Vorjahre. Die Zugänge durch Neubauten im Laufe des Jahres betragen in vH des Gesamtbestandes am Ende des Jahres nach der

	Zahl der Schiffe	Tragfähigkeit	Leistungsfähigkeit der Maschinen
1926	0,8	1,4	1,6
1927	2,0	1,7	2,3

Der Zugang durch Neubauten ist im Berichtsjahr insgesamt nach der Zahl der Schiffe um 122, nach der Tragfähigkeit um 11 436 t und nach der Leistungsfähigkeit der Maschinen um 5207 PS größer als im Vorjahr, während die Abwrackungen bei den Schiffen ohne eigene Triebkraft und damit insgesamt sich gegenüber dem Vorjahr vermindert haben. Sie erstreckten sich ausschließlich Hamburger Schuten im Berichtsjahr auf 83 Schiffe mit 16 987 t Tragfähigkeit und 4620 PS Maschinenleistungsfähigkeit gegen 83 Schiffe mit 18 838 t und 1195 PS im Vorjahr einschl. Hamburger Schuten.

Der größte Teil der Zugänge durch Neubauten entfällt ebenso wie der größte Teil der Zugänge im Bestand überhaupt auf das Oder-Elbe-Gebiet. In dieses Gebiet entfällt insbesondere die weitaus größte Anzahl der neugebauten Fracht- und Personenschiffe mit eigener Triebkraft.

Zugang an Neubauten des Bestandes im Jahre 1927

(ausschließlich Hamburger Schuten ohne eigene Triebkraft).

Gegenstand	Ostpreußische Wasserstraßen	Odergeb. märk. Wasserstraßen Elbgebiet	Wesergebiet Gebiet d. nordwestdeutsch. Kanäle	Rheingebiet	Donaugebiet	Deutsches Reich	Dagegen 1926
Zahl der Schlepper	1	15	—	4	—	20	17
Leistungsfähigkeit in PS	75	2 721	—	920	—	3 716	3 475
Andere Schiffe mit eigener Triebkraft	7	99	13	24	2	150	85
Tragfähigkeit in t	682	17 447	1 896	2 797	700	24044	1 2359
Leistungsfähigkeit in PS	465	6 927	631	3 157	840	12325	6 445
Schiffe ohne eigene Triebkraft	4	114	14	44	15	195	139
Tragfähigkeit in t	1 249	45 190	8 461	29968	1 696	87968	84853

VERSCHIEDENE MITTEILUNGEN

ALLGEMEINES UND DEUTSCHE BINNENSCHIFFAHRT

Wiederinstandsetzung und Verbesserung staatlicher Hafenanlagen in Preußen. In der Preußischen Gesetzessammlung Nr. 35 vom 8. November 1928 ist das „Gesetz über die Bereitstellung von weiteren Staatsmitteln zur Wiederinstandsetzung und Verbesserung staatlicher Hafenanlagen. Vom 27. 10. 1928“ veröffentlicht, wonach das Staatsministerium ermächtigt wird, zur Wiederinstandsetzung und Verbesserung staatlicher Hafenanlagen den weiteren Betrag von 3 413 500,— RM. nach Maßgabe des von dem Minister für Handel und Gewerbe festzusetzenden Planes zu verwenden (§ 1).

Diese Mittel sind im Wege des Kredits zu beschaffen. Die Schuld wird in der Art getilgt, daß jährlich 1,9 v. H. des aufgenommenen Schulkapitals und die ersparten Zinsen zur Tilgung der gesamten Staatsschuld oder zur Verrechnung auf bewilligte Kredite verwendet werden. Als ersparte Zinsen sind 5 v. H. der zur Tilgung der Schuld aufgewendeten oder auf bewilligte Kredite verrechneten Beträge anzusetzen (§ 2).

Die Ausführung des Gesetzes erfolgt durch den Minister für handel und Gewerbe und den Finanzminister (§ 3).

Verfrachtung alkoholischer Waren. Durch die „Verordnung über Abänderung der Verordnung vom 24. August 1927 (Gesetzsamml. S. 173) zur Ausführung des Reichsgesetzes über die Verfrachtung alkoholischer Waren vom 14. April 1926 (Reichsgesetzbl. II S. 230). Vom 17. Oktober 1928.“ (Preußische Gesetzessammlung Nr. 34 vom 31. 10. 1928) wurde die Verordnung vom 24. 8. 1927 dahingehend abgeändert, daß für den Bereich des Kaiser-Wilhelm-Kanals das Reichskanalamt in Kiel als Preußische Kanal-Polizeibehörde die mit den Befugnissen des Reichsgesetzes vom 14. 4. 1926 auszustattenden Hafenbehörden seines Bezirkes zu bestimmen hat.

Der Langnam-Verein zur Lage der Binnenschiffahrt. Der Verein zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen (Langnamverein) in Düsseldorf befaßt sich in seinem Jahresbericht für 1927/28 u. a. auch mit der Lage der Binnenschiffahrt. Es heißt da:

„Weite Kreise der Binnenschiffahrt glauben in dem Reichsverkehrsministerium bei der Verfechtung ihrer Wünsche gegen die Reichsbahn nicht mehr die Stütze zu finden, die sie in ihrem zweifellos schwierigen Daseinskampf benötigen. Wenn dies der Fall ist, dann ist es nur die bedenkliche Folge der uneinheitlichen Leitung unserer Wasserstraßen- und Eisenbahnpolitik. Zu den gekennzeichneten Auffassungen der Binnenschiffahrt hat nicht nur der Umstand Anlaß gegeben, daß die Reichsbahn von der Genehmigung des Reichsverkehrsministeriums abhängt, gegen die Belange der Binnenschiffahrt gerichtete Ausnahmetarife erstellt und daß bei der allgemeinen Tariferhöhung vom 1. Oktober 1928 wohl zahlreiche Seehafen-Ausnahmetarife, aber nicht die Binnenumschlags-Ausnahmetarife geschont worden sind, sondern vor allem die Tatsache, daß der Reichsverkehrsminister zugleich mit der Eisenbahntariferhöhung die Schiffahrtsabgaben auf den Binnenwasserstraßen ebenfalls um 11% erhöht hat. Die Klagen der Binnenschiffahrt sind insofern durchaus berechtigt, als die sie berührenden Tarifausnahmen der Reichsbahn vom 1. Oktober 1928 in Verbindung mit der Erhöhung der Schiffahrtsabgaben in mancher Beziehung eine doppelte Belastung der Schiffahrt darstellen. Die Erhöhung der Schiffahrtsabgaben, die vom Reichsverkehrsminister ohne vorherige Hörung des Reichswasserstraßenbeirats plötzlich durchgeführt wurde, stellt eine kaum genügend begründete Gewaltmaßnahme gegen die von ihm zu betreuende Binnenschiffahrt dar, die zum mindesten in dieser Form hätte vermieden werden sollen.

Ganz bedrohliche Ausmaße nimmt die Notlage der Rheinschiffahrt an. Da der Rhein schiffahrtsabgabenfrei ist, wird er durch die Abgabenerhöhung nur hinsichtlich seines Verkehrs mit dem Main, Rhein—Herne-Kanal usw. betroffen. Der außerordentlich schwere Wettbewerbskampf, den die deutsche Rheinschiffahrt mit den unter viel günstigeren Bedingungen arbeitenden ausländischen Schiffahrtsbetrieben zu führen hat, und die sehr ungünstige Rheinfrachtenlage erfordern gebieterisch die weitgehendste Unterstützung der bedrohten deutschen Flagge auf dem Rhein. Was das Verhältnis von Rheinschiffahrt und Reichsbahn anlangt, so bestehen bei der Eisenbahn häufig deswegen verständliche Gewissenskämpfe, weil sie neben dem Rheinverkehr zugleich die nationale Seehafenpolitik beachten soll. Beide Erwägungen zugleich machen aber häufig bestimmte Tarifmaßnahmen unmöglich. Immerhin ist aber die Reichsbahn in vielen Fällen in der Lage, den Wünschen der Rheinschiffahrt, ohne Berufungen befürchten zu müssen, entsprechen zu können. Auch die an der Rheinschiffahrt irgendwie beteiligte deutsche Industrie sollte sich in der Verfolgung von Eisenbahntarifwünschen, die den Belangen der Binnen-, insbesondere der Rheinschiffahrt abträglich sind, eine gewisse Zurückhaltung auferlegen. Es gilt, die deutsche Rheinschiffahrt vor dem Untergang zu schützen.

Die schon seit über ein Jahr schwebenden Verhandlungen über die Kürzung der Lade- und Löschfristen des Binnenschiffahrtsgesetzes sind nach wiederholtem Einvernehmen der beteiligten Kreise inzwischen soweit gediehen, daß alsbald mit ihrem Abschluß und der Einführung solcher Fristen gerechnet werden kann, die den Schiffahrtsbetrieben und den verschiedenen Verfrachtern zugleich entgegenkommen.“

Die Wettbewerbsfähigkeit von Schiene und Wasserweg im Seehafen-Verkehr. In einem Vortrag über den „Hansa-Kanal und seine wirtschaftliche Bedeutung für die deutschen Seehäfen“ führte der Syndikus der Handelskammer Hamburg, Dr. Dücker, im Nautischen Verein zu Hamburg u. a. folgendes aus:

Soweit der reine Eisenbahnweg in Frage kommt, ist Hamburg, bei allen Gütern, an denen es ein Interesse hat, infolge der weit ausgebauten Seehafen-Ein- und Ausfuhrtarife mit Antwerpen und Rotterdam voll wettbewerbsfähig. Der Redner weist das an Beispielen nach und stellt in weiteren Ausführungen fest, daß, soweit der Inlandsverkehr in Frage kommt, die Reichsbahn dem Kanalschiff gleich leistungsfähig ist.

Soweit die Seehäfen in Frage kommen, liegen die Verhältnisse jedoch anders. Das Kanalschiff kann ohne Schwierigkeiten längsseits der Seeschiffe gehen, der Eisenbahnwaggon aber entweder gar nicht, oder nur nach Schaffung kostspieliger Anlagen, für die es in Zukunft aber in manchen Häfen an Raum fehlen dürfte. Die Reichsbahn geht bei ihrem Vergleich über die Höhe der Kanalfrachten und der Eisenbahntarife davon aus, daß nach allgemeinen Erfahrungsgrundsätzen der Wasserweg nur dann gewählt werde, wenn er 15 Prozent billiger ist als der Eisenbahnweg. Diese Annahme mag, soweit inländische Verhältnisse in Betracht kommen, im wesentlichen richtig sein. Jeder Sachverständige weiß aber, daß in einem Hafen vielfach sogar der Empfang auf dem Wasserweg be-

vorzugt wird, ein besonderer Anreiz ist jedenfalls nicht erforderlich. Tatsächlich muß in Hamburg — und ebenso liegen die Verhältnisse in Bremen — allerdings, soweit der Kohlenverkehr in Frage kommt, nicht die Kanalfracht um 15 Prozent billiger sein, sondern umgekehrt muß die Eisenbahnfracht um 15 Prozent billiger sein als die Kanalfracht.

Die Grenzabfertigung im Rheinschiffahrts-Verkehr. Der Deutsche Reichstag hat in seiner Sitzung vom 14. November 1928 ohne Aussprache in allen drei Lesungen das deutsch-niederländische Abkommen über die Zusammenlegung der Grenzabfertigung im Rheinschiffahrts-Verkehr (vgl. Z. f. B. 19/1928, 563; 21/1928, 624) angenommen.

*

Das Abkommen bezweckt — wie aus der dem Gesetzentwurf beigefügten Denkschrift der Reichsregierung hervorgeht — eine Erleichterung des Schiffsverkehrs auf dem Rhein durch Zusammenlegung der Grenzabfertigung an der deutsch-niederländischen Grenze. Da der Rhein an der deutschen Grenzstelle (Emmerich) und an der niederländischen (Lobith) zu schmal ist, um die gesamte Abfertigung des Schiffsverkehrs an eine dieser beiden Stellen zu verlegen, so ist der Weg gewählt worden, daß die zu Berg fahrenden Schiffe von den deutschen und den niederländischen Behörden in Emmerich, die zu Tal fahrenden Schiffe von den beiderseitigen Behörden in Lobith abgefertigt werden; den Schiffen wird also auch bei dieser Regelung ein doppelter Aufenthalt erspart. Im Hinblick auf die bereits erwähnte geringe Breite des Rheines ist ferner vereinbart worden, daß die Abfertigung in Lobith auf der ganzen Breite des Stromes stattfinden soll, obwohl dort die Grenze zwischen Deutschland und den Niederlanden in dem Flußbett des Rheines verläuft, den Niederlanden also an sich nicht die ganze Strombreite für die Abfertigung zur Verfügung steht (Artikel 1 Abs. 1). Artikel 1 Abs. 2 sieht Ausnahmen von der getroffenen Regelung für Fälle vor, in denen ein Bedürfnis dafür besteht; Abs. 3 dieses Artikels überläßt die praktische Regelung im einzelnen den beiderseitigen Finanzministern, die gegebenenfalls gemeinschaftliche Ausführungsbestimmungen vereinbaren werden und auch in gegenseitiger Uebereinkunft den Zeitpunkt des Beginns dieser Abfertigung bestimmen.

Jede Behörde verfährt bei der Abfertigung auch auf fremdem Staatsgebiete nach den Gesetzen des eigenen Landes, und zwar gelten in erster Reihe die Bestimmungen des Ausgangslandes. Zwang zu Untersuchungszwecken darf jedoch nur unter Hinzuziehung von Beamten des anderen Staates ausgeübt werden. Die Festnahme und die zwangsweise Zurückführung in das Ausgangsland sind nur zulässig gegenüber Angehörigen des Ausgangslandes (Artikel 2 und 3). Artikel 4 regelt die örtliche Zuständigkeit der Gerichte. Die Artikel 5 und 6 enthalten Bestimmungen für die auf fremdem Staatsgebiete tätigen Beamten; sie müssen im Besitze eines besonderen Ausweises sein, der sie vom Paß- und Sichtvermerkszwange befreit, und ihren Dienst in Uniform oder mit einem anderen äußerlich erkennbaren Dienstabzeichen ausüben; Schußwaffen dürfen als Dienstwaffen nicht getragen werden. Die Artikel 7 und 8 treffen Bestimmungen über die steuerliche Behandlung der Beamten und sehen Abgabenfreiheit für Dienstfahrzeuge und sonstige Dienstgegenstände vor. Artikel 9 regelt die Rechte hinsichtlich der Diensträume, die beiderseits unentgeltlich zur Verfügung gestellt werden sollen. Artikel 10 sieht zur Erleichterung der Strafverfolgung der auf fremdem Staatsgebiete begangenen Zuwiderhandlungen die Gewährung von Rechtshilfe vor. Artikel 11 schließlich regelt das Außerkrafttreten des Abkommens; es tritt sechs Monate nach Kündigung seitens einer der vertragschließenden Parteien außer Kraft, die Kündigung ist zum Ersten eines jeden Monats zulässig, frühestens jedoch sechs Monate nach der Zusammenlegung der Abfertigung. Es besteht außerdem die Möglichkeit, die Anwendung des Abkommens aus besonderen Gründen auch vorübergehend — für eine möglichst beschränkte Zeit — außer Kraft zu setzen.

Zentralkommission für die Rheinschiffahrt. Am 6. November 1928 begann in Straßburg die Herbsttagung der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt. Auf der Tagesordnung steht u. a. die Revision der Mannheimer Konvention, eine Frage, die die Zentralkommission bekanntlich schon seit Jahren beschäftigt.

Das neue Rheinwerft in Bonn. Die von der Industrie- und Handelskammer und der Stadtverwaltung zu Bonn seit längerer Zeit verfolgten Bestrebungen, die beiden Werftanlagen der Stadt Bonn zu zollamtlich erlaubten Lösch- und Ladeplätzen zu erklären, haben insofern zu einem Erfolge geführt, als der Reichsminister der Finanzen durch Erlaß vom 24. September d. J. das neue Rheinwerft in Bonn-Rheindorf als erlaubten Lösch- und Ladeplatz im Sinne der Zollgebührenordnung zugelassen hat. In Zukunft fallen auf diesem Werft die Gebühren für zollamtliche Dienstverrichtungen während der amtlichen Dienstzeit beim Laden und Löschen der Schiffe fort. Bisher mußten für die Heranziehung der Zollbeamten Gebühren und Wegegelder gezahlt werden. Außer dem Vorteil für die Interessenten darf hierdurch eine weitere Entwicklung des in neuerer Zeit erfreulicherweise gewachsenen Verkehrs am neuen Rheinwerft erwartet werden.

Preisausschreiben der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft für drei neue Rheinbrücken bei Ludwigshafen—Mannheim, Speyer und Maxau. Die von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft ausgeschriebenen Skizzenwettbewerbe für die drei neuen Rheinbrücken bei Ludwigshafen—Mannheim, Speyer und Maxau (vgl. Z. f. B. 16/1928, 451) haben eine sehr rege Beteiligung gefunden. Bis zum Zeitpunkt für die Ablieferung der Arbeiten, dem 15. Oktober 1928, sind einschließlich Nebenentwürfen für die Brücke bei Ludwigshafen—Mannheim 138 Entwürfe, für die Brücke bei Speyer 125 und für die Brücke bei Maxau 124 Entwürfe eingegangen. Die große Zahl der Entwürfe macht es notwendig, die Preisgerichte für die drei Brücken nacheinander zusammentreten zu lassen. Zunächst wird das Preisgericht für die Brücke bei Ludwigshafen—Mannheim seine Arbeiten aufnehmen.

Nach Bekanntgabe des Ergebnisses dieses Wettbewerbes sollen dann die beiden Entwürfe für die Brücken bei Speyer und Maxau geprüft werden. Diese Arbeiten werden sich vermutlich bis in den Anfang des nächsten Jahres hinein erstrecken. Sämtliche Entwürfe sollen nach Abschluß der Arbeiten der Preisgerichte öffentlich ausgestellt werden.

Brückensorgen der Stadt Koblenz. In einer vor kurzem stattgefundenen Pressebesprechung kam Oberbürgermeister Dr. Russell auch auf die leidigen Brückenfragen der Stadt Koblenz zu sprechen. Eine große Sorge bereite der Bau einer neuen Brücke über die Mosel. Der Minister für Handel und Gewerbe sowie der Finanzminister stünden auf dem Standpunkt, daß dieses Sache der Stadt sei. Die Rheinstrombauverwaltung halte die 600 Jahre alte, „vom Kurfürsten Balduin von Trier" errichtete Brücke noch für „statisch befriedigend". Dabei sei der Verkehr über die Brücke mit unzähligen Kraftfahrzeugen rheinab- und rheinaufwärts, Fuhrwerken der umliegenden Ortschaften, Fahrrädern, Fußgängern, der Straßenbahn nicht nur ganz gewaltig, sondern geradezu lebensgefährlich. Der Staat und das Reich wollten nur einen Zuschuß geben, wenn die jetzige vorhandene Brücke „abgelöst" werde, so daß die Stadt sie später unterhalten oder umbauen müßte. Unter diesen Umständen sei an die Lösung der Brückenfrage, so dringend nötig sie sei, noch nicht zu denken. Der erwünschte und ebenfalls nötige Umbau der Rheinbrücke zwischen hier und Pfaffendorf, die Eigentum der Reichsbahn ist, begegne insofern Schwierigkeiten, als der Stadt überlassen werde, sie zu erwerben, was aber bis jetzt auch noch zu keinem Ergebnis geführt habe. Es könne ihr kaum zugemutet werden, die Lasten für den ungeheuer starken Durchgangsverkehr zu tragen.

Parität dem Aachener Grenzland! In einer am 11. Oktober d. J. stattgehabten Grubenvertreterversammlung im Aachener Steinkohlen-Syndikat fand ein Vortrag des Herrn Dipl.-Kaufm. Clemens Bruckner, Syndikus der Industrie- und Handelskammer zu Stolberg (Rhld.) über die Verkehrsfrage in ihrer Bedeutung für den Aachener Steinkohlenbergbau größtes Interesse und allseitige Zustimmung. Der Vortragende kam u. a. eingehend auf die Wettbewerbsverhältnisse der holländischen und englischen Steinkohle zu sprechen, wobei er ausführte: Der Steinkohlenbergbau im engbenachbarten Holland, dem in Kürze neuzeitlich ausgebaute Großschiffahrtswege zum

Rhein zur Verfügung stehen werden, hat mit Wirkung ab 1. August 1928 ein Abkommen mit den holländischen Staatsbahnen getätigt. Nach diesem zahlt die Kohle der holländischen Zechen 3,36 RM. je t für 213 km Anlaufstrecke zum Rhein (Umschlag Rotterdam). Also: Für einen Weg, der 2,8 mal so lang ist als der mittlere Anlaufweg des Aachener Gebietes (Frachtbasis Alsdorf) zum Rhein, bezahlt die holländische Kohle an Fracht rund 0,10 RM. die t weniger als die Aachener Kohle nach Neuß-Hafen, ja 0,40 RM. die t weniger als die Aachener Kohle nach Köln-Hafen.

Wenn die Hollandkohle Ende kommenden Jahres in Maasbracht an der Einmündung des Julianakanals in die Maas umgeschlagen werden kann, dann wird sie bei entsprechender Anwendung des jetzt bestehenden Tarifabkommens einen Vorsprung bis zu 2,40 RM. je t gegenüber der Aachener Kohle zu verzeichnen haben, um nach Ausbau des Hafens Born am Julianakanal rund 3,— RM. die t Frachtvorsprung gegen die Aachener Kohle zu gewinnen. Eine gleichgünstige Frachtlage eröffnet sich durch die Wasserwege naturgemäß für andere schwerindustrielle Werke. Daher noch in den letzten Tagen die Nachrichten über die Erweiterung vorhandener Stahlwerke, über die beabsichtigte Gründung chemischer Werke, über die Projektierung von Hochofenanlagen in der Provinz Limburg.

Die glänzende Entwicklung ist dem geschätzten Nachbarvolke zweifellos gegönnt, aber aus ihr läßt sich erlernen, was für das Aachener Gebiet geschehen muß.

Dem englischen Steinkohlenbergbau — der insbesondere in Hausbrandkohle ein bedeutsamer Konkurrent des Aachener Gebietes ist — wurde ab 1. 10. d. J. durch Subvention der Regierung eine Senkung der Frachtkosten bis zu 1,50 RM. die t für die Beförderung von Ausfuhrkohle ab Zechengebiet zum Hafenplatz eingeräumt. Die Wettbewerbskraft der englischen Zechen hat hierdurch neuerdings eine ganz erhebliche Stärkung erfahren.

Der Kanalbau Kampe—Dörpen im preußischen Landtage. Im preußischen Landtage ist von den Abg. Hagemann und Grebe eine Anfrage wegen des Kanalbaues in Preußen eingebracht. Danach beschweren sich die Einwohner der nördlichen Gemeinden des Hümmling über die Anwendung des sog. Torfspritzverfahrens beim Bau des Kanals. Es sollen dadurch Schäden an den Ländereien entstehen, und die Gesundheit von Menschen und Vieh soll gefährdet werden, weil das Spülwasser, welches in die für Trinkwasser benutzten Wasserläufe geleitet wird, schädliche Bestandteile enthalten soll. — Außerdem sind angeblich Beschwerden darüber eingelaufen, daß durch Anwendung des Torfspritzverfahrens die menschliche Arbeitskraft in großem Umfange ausgeschaltet sein soll, während doch bei dem Kanalbau vor allem Arbeitslose beschäftigt werden sollen. — Die genannten Abgeordneten fragen die preußische Regierung, ob die Klagen berechtigt seien und was zu ihrer Abwendung getan werden solle und ob weiter nicht durch Handarbeit der Bevölkerung der umliegenden Ortschaften und den Arbeitslosen Arbeitsgelegenheit verschafft werden könne.

Hierzu teilt die Wilhelmshavener Zeitung mit, daß das Torfspritzverfahren schon vor Jahren auf oldenburgischem Gebiet angewandt worden sei, ohne daß deswegen Klagen aufgetaucht seien. Eine große Torfverwertungs-Gesellschaft habe auf dem Moorgut Schwaneburg jahrelang nach diesem Verfahren Torf hergestellt. Es zeigte sich, daß sich der Schmutz im Wasser schon nach einer verhältnismäßig kurzen Strecke wieder gesetzt hat. Irgendwelche chemischen Zusätze würden dem Torfschlamm — der in besonderen Becken gesammelt wird — nicht zugesetzt, sodaß also auch das abfließende Wasser unmöglich gesundheitsschädliche Bestandteile enthalten könne. Dagegen bedeute das Torfspritzverfahren eine ungeheure Beschleunigung der Arbeiten. Es sei bei tiefem, mit Baumwurzeln durchsetztem Moor wohl das einzig mögliche Verfahren.

Auch Merseburg fordert den Baubeginn des Südflügels. Nach dem Ausschuß für die Saale-Kanalisierung und den Elster—Saale-Kanal sowie der Stadt Halle hat nun auch der Magistrat der Stadt Merseburg in einer Entschließung, die den Reichs- und Staatsbehörden sowie den zuständigen Ausschüssen des Reichstages zugeleitet wurde, sich energisch für den baldigen Baubeginn des Mittelland-Kanal-Südflügels eingesetzt:

„Nachdem der Reichstag im Vorjahre die noch nicht endgültige Lösung der Wasserbeschaffungsfrage für den Mittellandkanal zum Anlaß genommen hatte, die Mittel für die Inangriffnahme des Südflügels des Mittellandkanals und die erste Rate für die Weserkanalisierung zu streichen, ist die Einwohnerschaft von Merseburg auf das schwerste beunruhigt dadurch, daß auch bisher zwischen dem Reich und Preußen eine endgültige Einigung wegen Durchführung der Wasserentnahme aus der Weser noch nicht erfolgt und somit die Inangriffnahme der Bauarbeiten am Südflügel des Mittellandkanals auch für das nächste Etatsjahr gefährdet ist. Auf der anderen Seite ist bekannt geworden, daß, obgleich über die Durchführung des Mittellandkanals einschl. des Südflügels als unteilbares Ganzes Staatsverträge und Parlamentsbeschlüsse bestehen, nunmehr vor dem Südflügel die Kanalisation der Oder von Oberschlesien an und eine zweite Fahrrinne des Dortmund—Ems-Kanals gebaut werden soll, obgleich irgendwelche Staatsverträge für diese neuen Kanalpläne nicht bestehen.

Wenn auch dem schwer gefährdeten Oberschlesien die baldige Schaffung einer Wasserverbindung nach Berlin zweifellos bitter notwendig und daher zu gönnen ist, so muß doch, wenn das Reich sich zu Kanalbauten entschließt, welche außerhalb des bisherigen, durch Staatsverträge gesicherten Kanalbauprogramms liegen, aus Rechts- und Billigkeitsgründen verlangt werden, daß unter einer derartigen Entschließung nicht ältere und durch Staatsverträge und Parlamentsverträge gesicherte Kanalbauten leiden und weiter zurückgestellt werden.

Durch die Hinausschiebung der Fertigstellung des Mittellandkanals einschl. Südflügels sind sowieso schon erhebliche Mehrkosten entstanden.

Die Vorarbeiten für den Südflügel sind aber zum mindesten für große Strecken schon so weit, daß unbedingt im Jahre 1929 mit den Arbeiten begonnen werden kann.

Abgesehen davon, daß Staatsverträge doch schließlich gehalten werden müssen, ist es eine volkswirtschaftliche Notwendigkeit, die ja nur durch jene Verträge anerkannt ist, das in außerordentlich schnellem Wachsen begriffene, so sehr wichtige Industriegebiet um Halle, Merseburg und Leipzig herum an das Wasserstraßennetz anzuschließen, ehe dort die Wirtschaft durch immer höher steigende Eisenbahnfrachten zum Leiden kommt. Es muß unbedingt für derartig wichtige wirtschaftliche Gebiete ein zweites Verkehrsmittel geschaffen werden als Gegengewicht gegen eine gegebenenfalls die Wirtschaft schwer schädigende Tarifpolitik der Reichsbahn, zumal die technischen Beförderungsmittel moderner Art an Kanälen jetzt die Möglichkeit zur Beförderung von Gütern zu Schiff zulassen, welche früher wegen der Langsamkeit und, bei früheren Wintern, mitunter Unsicherheit des Wasserverkehrs von diesem fernbleiben mußten.

Aus den vorstehend angeführten wirtschaftlichen und rechtlichen Gründen erhebt der Magistrat daher namens der Stadt Merseburg die Forderung:

daß alsbald zwischen dem Reich und Preußen eine endgültige Klärung der Frage der Wasserentnahme für den Mittellandkanal herbeigeführt und in den Haushaltsplan daher auf der einen Seite die erste Rate für die Kanalisierung der Weser eingestellt wird, auf der anderen Seite die nach der Denkschrift des Herrn Reichsverkehrsministers für dieses Jahr vorgesehenen 3,4 Millionen RM. für den Beginn der Arbeiten am Südflügel des Mittellandkanals."

Der Entwurf zur Tangermünder Elbbrücke. In einer vor kurzem in Stendal stattgefundenen Besprechung von Vertretern der Kreise Stendal und Jerichow II sowie der Städte Stendal und Tangermünde wurde beschlossen, ein engeres Ausschreiben zur Erlangung von Entwürfen und Angeboten zur Erbauung einer Straßen- und Eisenbahnbrücke über die Elbe bei Tangermünde unter 12 Eisen- und Betonfirmen auf Grund der Unterlagen zu ver-

anlassen, die vom Provinzialbrückenamt in Stendal bearbeitet sind. Die Entwürfe und Angebote sind bis zum 15. Februar einzureichen. Das Preisgericht setzt sich aus 14 Herren zusammen, die voraussichtlich Ende März zur Beurteilung zusammentreten können.

Wenn es auch ratsam wäre, die Ausschreibung erst nach Abschluß des bereits schwebenden landespolizeilichen Prüfungsverfahrens vorzunehmen, mußte der Beschluß der sofortigen Ausschreibung doch gefaßt werden, um gegebenenfalls schon im Sommer 1929 mit der Ausführung beginnen zu können. Meinungsverschiedenheiten bestanden noch über die Führung der Straße auf dem Ostufer. Diese Frage wird eine vom Kreise Jerichow II eingesetzte Kommission zusammen mit dem Provinzialbrückenamt örtlich klären. Die Aufforderung zur Beteiligung am Wettbewerb ist den zwölf Firmen am 16. November 1928 zugegangen.

Deutsch-tschechische Einigung über die tschechoslowakischen Freihafenzonen in Hamburg und Stettin. Am 4. November 1928 sind die seit fünf Jahren zwischen der Tschechoslowakei und Deutschland schwebenden Verhandlungen zum Abschluß gelangt, die die Verpachtung von Landstücken in den Häfen von Hamburg und Stettin gemäß Art. 263/64 des Vertrages von Versailles zum Gegenstand hatten. Die endgültige Entscheidung über diese Frage ist durch die erwähnten Bestimmungen des Vertrages von Versailles einem dreigliedrigen Ausschuß übertragen worden, der aus einem deutschen, einem britischen und einem tschechoslowakischen Mitglied besteht. Die Verhandlungen mit der Tschechoslowakei hatten den Zweck, über die wesentlichen Punkte der einschlägigen Fragen eine Verständigung herbeizuführen. Diese Einigung ist in weitestem Maße, und zwar in der Weise erreicht worden, daß die Interessen beider Staaten vollauf befriedigt sind. Der tschechoslowakischen Regierung sollen von dem Senat in Hamburg am Halleschen und Dresdner Ufer, am Muldau- und Saalehafen Landstücke verpachtet werden unter Bedingungen, die geeignet sind, der tschechoslowakischen Regierung die Entwicklung ihres unmittelbaren Durchganssverkehrs von der Tschechoslowakei nach Uebersee und umgekehrt in wirkungsvollster Weise zu erhöhen. Die Verpachtung der Grundstücke erfolgt auf neunzig Jahre. Es ist weiter Vorsorge getroffen, daß über die jetzt in Aussicht genommene Verpachtung hinaus den tschechoslowakischen Bedürfnissen durch weitere Verpachtung Rechnung getragen werden kann, sobald die wirtschaftliche Entwicklung der Dinge beider Regierungen dies notwendig erscheinen lassen sollte. Für Verpachtungen im Stettiner Hafen an die tschechoslowakische Regierung ist Vorsorge getroffen, sobald es die wirtschaftlichen Verhältnisse gestatten. Die von den beiden Delegationen getroffenen Abmachungen unterliegen zunächst noch der Genehmigung der beiden Regierungen.

*

Ueber den erfolgreichen Abschluß der deutsch-tschechischen Verhandlungen äußerte sich der deutsche Verhandlungsführer, Gesandter S e e l i g e r, nach Magdebg. Ztg. folgendermaßen:

Sowohl von tschechischer wie von deutscher Seite war angestrebt, eine Lösung zu finden, die nicht nur beiden Parteien gerecht wird, sondern die auch zu einer Annäherung zwischen den beiden Staaten führen sollte. Infolgedessen handelte es sich um Dinge von großer politischer Tragweite. Die Ansprüche der Tschechen haben sich darauf konzentriert, gewisse Plätze im Hamburger Hafen zu erhalten, um tschechische Waren künftig unmittelbar dem Seeverkehr zuzuführen. Diese Plätze sind ihnen entsprechend ihren Wünschen gegeben worden, was beweist, daß es durchaus im Rahmen des Friedensvertrages möglich ist, zu Vereinbarungen zu gelangen, die für die Beteiligten günstiger sind als ein schematisches Anklammern an das System längst überholter Paragraphen.

Weiterhin betonte Gesandter Seeliger, daß die Verhandlungen den engen Zusammenhang zwischen der deutschen und der tschechischen Wirtschaft ergeben hätten, soweit dieser sich auf den Elbschiffahrtsverkehr bezieht. Auf Grund des erzielten Ergebnisses wird den Tschechen im Hamburger Hafen ein ersprießliches Arbeiten ermöglicht, wobei man auf beiden Seiten der Ueberzeugung ist, daß vor allem auch die Hamburger Behörden den Tschechen alle Erleichterungen gewähren werden, deren sie für die Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs bedürfen. Im übrigen erweckt der Abschluß der Besprechungen die Hoffnung, daß, wie in diesem Falle, bei künftigen Verhandlungen weitere Erfolge erzielt werden und dadurch eine neue Annäherung der eng aufeinander angewiesenen beiden Nationen erreicht wird.

Erweiterung der Getreideumschlagsanlage im Lübecker Hafen. Neben den privaten Getreide-Silo-Anlagen befindet sich seit 1½ Jahren eine große pneumatische Getreideförderanlage der Kaiverwaltung für Umschlags- und Lagerzwecke in Betrieb. Die Inanspruchnahme dieser Anlage hat sich in den letzten Monaten derart gesteigert, daß eine Erweiterung dringend notwendig geworden ist, um der Nachfrage zu genügen. Vor allem erweist es sich als notwendig, Umschlags- und Lagergelegenheiten für Getreide zu schaffen, das nur als Speditionsware den Lübecker Hafen durchläuft, also nur vorübergehend aufgenommen werden muß. Die Handelskammer, die den Kaibetrieb in Lübeck leitet, hat deshalb beim Lübeckischen Staat beantragt, Mittel zur Vergrößerung der Getreideanlage in dem ihr gehörenden Lagerhaus der Kaufmannschaft bereit zu stellen. Die Baukosten dieser Erweiterung werden auf 380 000 RM. veranschlagt. Dadurch würde erreicht werden, daß s t ü n d l i c h $4 \times 50 = 200$ t G e t r e i d e in das Lagerhaus e i n g e l a g e r t werden können und der G e t r e i d e - L a g e r r a u m v o n 4 000 t a u f 8 000 t z u n i m m t. Es gilt als selbstverständlich, daß die Lübeckische Bürgerschaft dieser Vorlage demnächst ihre Zustimmung geben wird.

Modernisierung der Wittenberger Packhofanlagen. Durch den Krieg und die Inflation war die Bedeutung Wittenberges als Umschlaghafen zurückgegangen. Die böhmische Braunkohle, die vor dem Kriege unter den Massengütern an erster Stelle stand, ist durch die aufblühenden Brikettwerke verdrängt worden. Die englische Steinkohle, die im Wittenberger Umschlag einen hervorragenden Platz einnahm, wird heute infolge der Staffeltarife der Eisenbahn zum größten Teil auf dem direkten Bahnweg transportiert.

Zwei Wittenberger Firmen haben jetzt aus eigener Initiative die Wittenberger Hafenanlagen ausgebaut und zwei große Getreidespeicher errichtet. Der Speicher der einen Firma ist nach dem Vorbilde des Kornspeichers im Berliner Westhafen erbaut worden, während der der anderen neben den Getreideböden auch Silos enthält. Die Wittenberger Packhofanlagen, die erst vor Jahresfrist eine neue Schiebebühne erhielten, haben durch diese Bauten an Bedeutung gewonnen. Während die Kohlentransporte gegenüber den Vorjahren zurückgegangen sind, ist der Umschlag an Getreide bedeutend gestiegen.

Zusamenschluß Elbschiffahrts - Berufsgenossenschaft Magdeburg — Ostdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft. Am 1. Dezember 1928 findet in Berlin eine außerordentliche Genossenschaftsversammlung der Ostdeutschen Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft Potsdam statt, um über die Zusammenlegung mit der Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft Magdeburg zu beschließen.

Schiffahrts-Ausschußsitzung des Märkischen Wasserstraßenbeirates. Im Regierungsgebäude in Potsdam fand am 27. Oktober eine Sitzung des Schiffahrtsausschusses des Märkischen Wasserstraßenbeirates statt, die durch die — im Anschluß an die 11 proz. Erhöhung der Reichsbahntarife — vom Reichsverkehrsministerium vorgenommene gleiche Erhöhung der Schiffahrtabgaben veranlaßt war. Die Verwaltung stellte einen Tarifnachtrag zur Besprechung, der diese Erhöhung den besonderen Verhältnissen auf den Märkischen Wasserstraßen anpassen soll. Wenn hierin auch grundsätzlich an der Erhöhung festgehalten worden ist, so sind in der Praxis der Schiffahrt doch erhebliche Erleichterungen gewährt worden.

Die wichtigsten Bestimmungen des Tarifnachtrages, dem der Schiffahrtsausschuß zugestimmt hat und der mittlerweile vom Reichsverkehrsminister mit dem 6. November in Kraft gesetzt ist („XXXV. Nachtrag zum Tarif für die Schiffahrt- und Flößereiabgaben auf den Reichswasserstraßen zwischen Elbe und Oder und auf der Saale — Mitteldeutsche Reichswasserstraßen — vom 7. Juni 1922 nebst Nachträgen vom 5. November 1928“ — Reichsverkehrsblatt Nr. 35 v. 6. X. 28), sind folgende:

1. Erhöhung:
   a) der Schiffahrtabgaben für die Güterklasse I bis V auf 20, 16, 12, 8 und 6 Rpf. je Tonne und Hebestelle,
   b) der Abgaben für Floßholz in einfacher und doppelter Stammlage auf 30 Rpf. je 10 qm und Hebestelle,
   c) des Einheitssatzes für Schleppfahrzeuge von 7 auf 8 Rpf.
2. Ausnahmen:
   a) Der Ausnahmetarif für Schrott, Erze und Phosphate bleibt in derselben Höhe wie vor dem 1. Oktober 1928 bestehen,
   b) die Abgaben für Getreide und Hülsenfrüchte, Mehl, Grieß und Grütze werden auf neun Zehntel des Satzes für Güterklasse II ermäßigt,
   c) 1. für Güter im Verkehr von Berlin nach der Unterelbe und Stettin, die nach dem Auslande bestimmt sind,
      2. für Güter im Verkehr von der Unterelbe und von Stettin nach Berlin, die unter die Ausnahmetarife K 34 und K 34a der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft fallen, und
      3. für Güter im Verkehr von der Oder nach Berlin, die unter den Ausnahmetarif K 41 der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft fallen, sowie
      4. für Güter im Verkehr von der Elbe nach Halle, die unter den Tarif K 52 der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft fallen, werden auf Antrag die Abgaben im Wege der Rückerstattung auf die Hälfte ermäßigt.

Sodann wurden die Winter-Betriebszeiten, die am 1. Dezember d. J. in Kraft treten sollen, und die im Winter beabsichtigten Schleusensperrungen festgelegt.

Erhaltung des Finowkanals. Gerüchte über eine beabsichtigte Sperrung des Finowkanals für den Verkehr veranlaßten den Verband zur Wahrung der Märkischen Schiffahrtsinteressen e. V., Berlin sowie die Industrie- und Handelskammer zu Berlin zu einer Anfrage an die Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen über den Sachverhalt. Der Herr Regierungspräsident zu Potsdam hat daraufhin mitgeteilt, daß die Absicht einer Sperrung des Finowkanals bei der Regierung nicht bestehe. Die Regierung sei sich durchaus der Bedeutung bewußt, die der Finowkanal für die Industrie und die Anlieger im Finowtale im besonderen und als Ersatzwasserstraße im allgemeinen besitze, und werde ihn daher auch weiterhin so gut als möglich unterhalten, obgleich die entstehenden Ausgaben bei weitem nicht durch die Einnahmen gedeckt würden. Der Regierungspräsident weist jedoch darauf hin, daß es für viele dem Finowkanal anliegende Industriewerke gerade in der Nähe von Eberswalde nützlich sein werde, Anschluß an den Hohenzollernkanal als an die leistungsfähige Hauptwasserstraße zu suchen, und regt an, daß die beteiligten Industrie- und Wirtschaftskreise die Möglichkeit einer besseren Ausnutzung der Vorteile, die ihnen die unmittelbare Nähe dieser großen Wasserstraße bietet, gründlich erwägen möchten.

Der Berliner Kohlengroßhandel fordert beschleunigte Oderregulierung. Der Verband der Berliner Kohlen-Großhändler, Berlin hat sich vor kurzem mit der Bitte an den Reichsverkehrsminister gewandt, sich für eine beschleunigte Regulierung der Oderwasserstraße einzusetzen, damit das erhebliche Risiko, das heute mit dem Wasserbezuge aus Oberschlesien verbunden ist und das insbesondere gelegentlich der letzten Versommerung zutage getreten ist, möglichst bald beseitigt wird.

Schleunige Hilfe für die versommerten Oderkähne. Die schon seit Frühjahr niedrige Wasserführung der Oder hat zur Folge gehabt, daß zurzeit etwa 500 tiefbeladene Kohlenkähne bereits seit Monaten festliegen. Wenn man die sehr unsichere Hoffnung auf baldige ausgiebige Herbstregen beiseite läßt, so ist die einzige Möglichkeit, diese Fahrzeuge noch frei zu bekommen, das Ableichtern, vermöge dessen sie sich in Fahrt setzen und mit dem Ableichterungsfahrzeug zusammen dem Empfänger die Kohle zuführen können. Da die Schiffer aber die Mittel hierzu nach einer Arbeitslosigkeit von fünf Monaten nicht aufbringen können, wendet sich die Industrie- und Handelskammer zu Berlin gemäß einer Anregung des Oberpräsidenten der Provinz Niederschlesien an die Empfänger der Ladungen mit der Bitte, den betroffenen Schiffern, soweit sie vor dem 15. August Kohle geladen haben, Ableichterbeihilfen in Höhe von 2 RM. je geladene Tonne zu bewilligen. Mit Rücksicht auf die vorgerückte Jahreszeit ist rasche Hilfe erforderlich, wenn ein Festliegen der Kähne über den Winter mit seinen katastrophalen Folgen für das Kleinschiffahrtsgewerbe und mit seinen Schäden für die Ladungsempfänger verhütet werden soll. Dem Vernehmen nach haben schon viele der beteiligten Empfänger diese Hilfe gewährt.

Vereinfachung der Stettiner Hafenverwaltung. In einer gemeinsamen Gesellschafterversammlung der beiden Hafengesellschaften und einer gemeinsamen Sitzung des Aufsichtsrats der Hafenbetriebsgesellschaft und des Beirats der Hafengemeinschaft wurde beschlossen, zunächst die Vorstände beider Gesellschaften zusammenzulegen.

Der gemeinsame Vorstand besteht nunmehr aus Reichsminister a. D. Dr. Krohne, Stadtbaurat a. D. Fabricius, Direktor Hantke, Regierungsrat Lanzner.

Weitere organisatorische Maßnahmen zur Vereinfachung und damit auch zur Verbilligung der Betriebe sind in Aussicht genommen.

Zollfreiheit deutscher Sachlieferungen für den französischen Staat. Im französischen Journal Officiel wird ein Dekret veröffentlicht, das alle deutschen Sachlieferungen für französische staatliche Verwaltungen vom Einfuhrzoll befreit. Zur Befreiung ist Zertifikat der Sachlieferungskommission erforderlich.

AUSLÄNDISCHE BINNENSCHIFFAHRT

Probleme der Binnenschiffahrt in Frankreich. In Frankreich macht sich z. Zt. eine ziemlich kräftige Bewegung zu Gunsten der Binnenschiffahrt bemerkbar, und fragen wir uns nach den Gründen dieses Willens zur Neubelebung der internen Wasserstraßen, so muß vor allem darauf hingewiesen werden, daß die moderne Rheinschiffahrt, an der nun auch Frankreich lebhaft beteiligt ist, auf weite Kreise in Frankreich einen starken Eindruck macht und daß der Wert der Wasserstraßen während des Krieges wieder sehr deutlich in die Erscheinung getreten ist. Zahlreiche große und sogar phantastische Kanalpläne sind in der Nachkriegszeit aufgerollt und mit tönenden Schlagworten bekannt gemacht worden. Es sei nur an das Projekt erinnert, den Rhein—Rhone-Kanal für 1200 t-Schiffe zu erweitern, während heute große Strecken dieses Kanals nicht einmal 200 t-Schiffe zulassen, ein Projekt, das unter dem bombastischen Namen „Wasserstraße Antwerpen — Marseille—Afrika" auf den Markt gebracht wurde. Es sei an das Projekt eines Zweimeerekanals erinnert, der zwischen Bordeaux und Cette den atlantischen Ozean mit dem Mittelmeer verbinden soll, wobei in neuester Zeit von den Handelskammern des Südwestens der Ausbau auch für Seeschiffe verlangt wird. Es sei ferner an das Schlagwort erinnert „Plateau Central-Port de Mer", was soviel heißen sollte wie durch Verbesserung der Wasserstraßen und Eisenbahnen das mittelfranzösische Plateau zum Seehafen zu stempeln. Man ist aber seither etwas nüchterner geworden und rechnet etwas mehr mit den Realitäten und Möglichkeiten, aber die Debatten über diese großen Projekte haben doch das Gute gehabt, daß sie weiten Kreisen die Bedeutung der Wasserstraßen wieder nahelegten, und heute ist man in Frankreich ernstlich bestrebt, auf diesem Gebiete zu modernisieren.

Die Wasserstraßen im Norden des Landes scheinen so ziemlich auf der Höhe der Zeit zu sein, was von denjenigen im Osten und Süden nicht gesagt werden könnte. Lothringen erzeugt rund 35 Mill. t Mineralerze, und die Schiffahrt verfügt zu deren Abtransport über den Rhein—Marne-Kanal, den Ostkanal und den Saarkohlenkanal. Die Schwergüter aus der Gegend von Metz und Nancy, die für Belgien bestimmt sind, benützen den Ostkanal und bis zur Grenze die kanalisierte Maas. Der Güterverkehr auf dieser Wasserstraße ist wegen der öfteren Betriebseinstellungen infolge des baufälligen Zustandes des Kanals seit der Vorkriegszeit von 1 800 000 t auf rund 1 000 000 t zurückgegangen. Der Kanal muß modernisiert werden, es müssen die nötigen Umschlagseinrichtungen und Hafenanlagen geschaffen werden. Der Rhein—Marne-Kanal ist schon seit einigen Jahren verbessert, seine Schleusen erweitert, der Wasserspiegel gehoben und mit neuen Hafenanlagen ausgestattet worden. Anderseits aber ist der Saarkohlenkanal, auf dem zwischen Saargemünd und Goudrexauge etwa 2 Mill. t Kohlen befördert werden, nur ganz unvollkommen ausgebaut und friert alljährlich zu. Die lothringischen Grubengebiete, die etwa 5,2 Mill. t Kohlen erzeugen und davon etwa 3,5 Mill. t zur Wasserbeförderung abgeben, liegen in der Luftlinie etwa 50—60 km vom Kanal entfernt, da aber die Kohle ein typisches Wassertransportgut ist, hat man einen neuen Kanal projektiert von Saint-Avold nach Saargemünd und man schätzt die jährliche Transportmenge dieses neuen Kanals auf 2,5 Mill. t. Die Mosel, die heute bei Frouard mit dem Ostkanal und dem Rhein—Marne-Kanal in Verbindung steht und schiffbar ist bis Metz, soll bis Diedenhofen kanalisiert werden, sodaß Ruhrkoks auf dem Wasserwege nach Lothringen und die lothringischen Erzeugnisse auf dem gleichen Wege nach den Rheinlanden gelangen können. Für den Verkehr aus Deutschland nach Frankreich würde sich eine Transportmenge von etwa 3 Mill. t und für die umgekehrte Richtung eine solche von 7,5 Mill. t ergeben.

Die Projekte, die sich auf den Rhein beziehen, sind bekannt und in den letzten Jahren viel erörtert worden. Es handelt sich um die Verlegung des Stromes auf der Strecke Basel-Straßburg in einen Seitenkanal unter Ausnützung der Wasserkräfte. Die erste Stufe bei Kembs ist zur Zeit im Bau, aber es ist fraglich, ob weitere Stufen ausgebaut werden, da ein deutsch-schweizerisches Projekt die Regulierung dieser Strecke verlangt und ebenfalls von der Rhein-Zentralkommission genehmigt ist. Es ist aber auch fraglich, ob auf dieser Rheinstrecke die Kraftnutzung sich wirklich wirtschaftlich gestalten wird. Auf jeden Fall dürfte die Regulierung der Strecke rationeller sein und auch für Frankreich von größerer wirtschaftlicher Bedeutung werden.

Im Südosten handelt es sich um das gewaltige Projekt des Ausbaues der Rhone für Schiffahrt, Kraftnutzung und Bewässerung. Um dieses Projekt zu verwirklichen, bedarf Frankreich der Einwilligung der Schweiz zur Regulierung des Genfersee-Abflusses und der Erhöhung der Amplitüde im See, da ohne den Wasserzuschuß aus dem Genfersee die Wasserkraftnutzung an der Rhone viel unwirtschaftlicher wäre. Die Verhandlungen mit der Schweiz sind im Gange, aber noch nicht abgeschlossen und scheinen in der letzten Zeit wieder auf erhebliche Schwierigkeiten gestoßen zu sein. Auch die vielfach sich widerstreitenden Interessen der Städte, der Uferlandschaften, der landwirtschaftlichen Organisationen etc. stehen einer baldigen Lösung im Wege. Projektiert sind an der Rhone 18 Kraftwerke. Die Schiffahrt soll sich teilweise im Strome und andernteils in Seitenkanälen bewegen.

Die Kanäle in Mittelfrankreich und im Südosten sowie der Küstenkanal von Cette nach der Rhone befinden sich in einem lamentabeln Zustande und können zum Teil nur von Schiffen bis zu 100 t Fassungsvermögen befahren werden. Ein großer Fehler des ziemlich ausgedehnten französischen Wasserstraßennetzes liegt in der großen Verschiedenheit der Kanaldimensionen, die derart vereinheitlicht werden müssen, daß auf dem ganzen Netze der künstlichen Wasserstraßen mindestens 300 t-Kähne passieren können, dann in der Verschiedenheit der Fahrmittel, der Traktion und in den allzu klein angelegten Schleusen, die z. T. nicht einmal den Normalkahn von 38,50 m Länge aufnehmen können. Die Zahl der Schleusen müßte vermindert werden, um die Fahrzeiten abzukürzen. Ein Wassertransport von Basel nach dem Seehafen Nantes über die französischen Kanäle muß heute 247 Schleusen überwinden. Die Erstellung neuer Kanäle und die Modernisierung und Verbesserung der bestehenden Wasserstraßen bilden aber nur einen Teil der vorliegenden Probleme zur Sanierung der Binnenschiffahrt in Frankreich. Das ganze Schiffsmaterial muß erneuert, die Traktion verbessert und die Frachten neu geregelt werden. Die Penischen und Kanalkähne sind zum größten Teil uralte Schiffe. Die Fachleute haben schon längst ihre rechteckige Form verurteilt und den Bau von Schiffen empfohlen, deren Formen sich mehr den Stromlinien anpassen, aber bevor hierin eine Aenderung eintreten kann, müssen zuerst die

Profile der Wasserstraßen abgeändert werden und das trapezartige Profil mit dem mehr parabolischen vertauscht werden, wie es sich in anderen Ländern bewährt hat, was aber nicht von einem Jahr auf das andere getan werden kann. Was die Traktion auf den Kanälen anbelangt, so ist man zur Zeit bemüht, wie es im Norden bereits geschehen ist, die elektrische Traktion auf Schienen und mit Oberleitung einzuführen, aber es scheint, daß der Widerstand unter den Schiffern gegen die Neuerung noch zu groß ist. Sie befürchten, daß die elektrische Traktion sie schwerer belasten werde als die althergebrachte animale Traktion, weil nicht das ganze Kanalnetz auf einmal mit der Neuerung bedacht werden kann und daher die Schiffe gezwungen wären, trotz der elektrischen Traktion auf gewissen Kanalstrecken doch weiterhin ihre Pferde mitzuführen. Frankreich verfügt über ein Wasserstraßennetz von 12 033 km, wovon 5252 km auf künstliche Kanäle entfallen, und der gesamte Gütertransport auf Wasserstraßen belief sich 1926 auf 39,1 Mill. t gegenüber 103 Mill. t in Deutschland. Die Wasserstraßentransporte betragen in Frankreich 17% des Eisenbahngüterverkehrs und in Deutschland 24%.

Jean R. Frey, Basel.

Die Rheinregulierung Basel—Straßburg. Im Anschluß an einen Vortrag des Präsidenten des Vereins für die Schiffahrt auf dem Oberrhein in Basel, Direktor W. Stauffacher, nahm die Schweizerische Handelskammer am 19. 10. 1928 nachstehende Resolution an:

„Die Schweizerische Handelskammer ist überzeugt von der großen volkswirtschaftlichen Bedeutung eines ausgebauten leistungsfähigen Wasserweges vom Meer bis Basel. Sie erblickt diese Bedeutung vor allem darin, daß einerseits die Konkurrenz der Wasserfrachten regulierend auf die Frachtengestaltung des Verkehrs nach der Schweiz überhaupt einwirken wird und daß andererseits die Lagerhaltung von für die Schweiz bestimmten Waren in vermehrtem Maße im Lande selber stattfindet. Der leistungsfähige Wasserweg aber kann nur durch eine Regulierung des Stromes selbst von Basel bis Straßburg in absehbarer Zeit erreicht werden. Die Schweizerische Handelskammer ersucht den Bundesrat dringend, der Angelegenheit vermehrte Aufmerksamkeit zu schenken und alles zu tun, damit die Verhandlungen mit beiden Staaten möglichst bald abgeschlossen und die Bauarbeiten im Frühjahr 1929 an Hand genommen werden können."

Die Annahme dieser Resolution hatte zur Folge, daß vom Bundeshaus in Bern der Schweizerischen Depeschenagentur eine „Orientierung" über den Stand der Frage zur Verbreitung in der Tagespresse übergeben wurde, in der die von den Interessenten mehrfach gerügte mangelnde Aktivität der schweizerischen Behörden mit der Langwierigkeit der internationalen Verhandlungen und der Schwierigkeit der Finanzierungsfrage gewissermaßen entschuldigt werden sollte. In der Fachpresse der Schweiz hat die amtliche „Orientierung" allerdings wenig Gegenliebe gefunden. „Wir können nicht annehmen," so schreiben „Die Rheinquellen", „daß diese offizielle Auslassung den Zweck verfolgte, die Wirkung der Resolution der Schweizer Handelskammer zu paralysieren; dazu ist sie dem Inhalt nach nicht geeignet. In ihrer Wiederholung von längst Bekanntem und dem Fehlen jedes neuen Gedankens unterstreicht sie vielmehr die Tendenz des Referates, das unzweifelhaft feststellte, es sei eine höchst nachteilige Verzögerung vorgekommen. Für diese muß unzweifelhaft der Bundesrat verantwortlich gemacht werden. Zu später Beginn der Verhandlungen mit Deutschland, unzeitgemäße Rückfrage bei den Kantonen, bis an diplomatische Unhöflichkeit grenzendes Hinausschieben der Antwort an Deutschland, nachdem einmal das Abkommen vorlag, das alles bezeichnet den Weg, den die Sache in Bern genommen hat. Nun ist also an Frankreich herangetreten worden. Es ist unangenehm, es auszusprechen, aber es muß doch gesagt werden: wir dürfen hoffen, daß Frankreich nicht mit dem gleichen Zeitverlust handeln wird wie unsere Bundesregierung und daß es seinen guten Willen zeigen wird, eine lang pendente Frage zum Abschluß zu bringen, in der ja schließlich keine, oder keine großen Opfer von ihm verlangt werden. Der Bundesrat hat sich von jeher der Rheinschiffahrt mit großer Hingabe und Verständnis für deren Notwendigkeit angenommen; er hat sich allein kompetent in der schweizerischen Rheinfrage erklärt; er hat, wofür wir ihm dankbar sind, die Rheinschiffahrt sogar subventioniert und damit seine Einstellung zur ganzen Frage dokumentiert, er hat die internationalen Verhandlungen für die Schweiz geführt, die Konzession für den Rheinrückstau bei Basel auf Schweizer Gebiet verliehen, und er hat die Delegierten und Experten für die Rhein-Zentralkommission ernannt; er hat die Verhandlungen mit dem einen Uferstaat über die Verteilung der Regulierungskosten geführt und sich schon im Jahre 1917 für die der Schweiz zustehenden und aus den Wiener Verträgen abgeleiteten Rechte an der Rheinstrecke Straßburg—Basel gewehrt. Für dies alles sind ihm die Schiffahrtsinteressenten sehr dankbar. Sein Vorgehen aber hat auch die private Wirtschaft im Glauben an die Rheinschiffahrt derart gefestigt, daß sie ohne Bedenken und im vollen Vertrauen auf den Bundesrat viele Millionen in der Rheinschiffahrt investiert hat und daß auch der Kanton Baselstadt mit vollem Vertrauen auf den Rückhalt in Bern seine Hafenanlagen und sonstigen Schiffahrtseinrichtungen erstellt hat. Eine Verschleppung liegt nicht im Interesse der nationalen Wirtschaft, namentlich aber dann nicht, wenn man sich nicht einmal die Mühe nimmt, ihre Gründe klarzulegen."

Wolga—Don-Kanal. Um das Projekt des Wolga—Don-Kanals, auf das wir in einer der nächsten Nummern unserer Zeitschrift ausführlicher zurückkommen werden, von deutscher Seite begutachten zu lassen, weilten Prof. P. Ossadtschij, Vorsitzender der Regierungsexpertise für den Entwurf des Wolga—Don-Kanals und Prof. A. Axamitny, Chef-Ingenieur der Wolga-Don-Bauverwaltung, in Deutschland. Die zur Begutachtung erforderlichen Pläne und Materialien liegen bei der Handelsvertretung vor und zwar beim Ingenieur-Auskunftsbüro (Berlin, Lindenstraße 20-24), wohin sich alle Interessenten wenden können. Der Bau des Verbindungskanals zwischen Wolga und Don dürfte keine besonderen Schwierigkeiten machen, da die beiden Flüsse an ihrer größten Annäherung nur 54 km voneinander entfernt sind. Der Kanal wird 100 km lang werden, um die niedrigste Stelle der Wasserscheide zu durchstoßen. Die geologischen Verhältnisse sind günstig, das Gelände besteht aus Ton und Lehm, wenig Sand. Man denkt, 13 Schleusen anzulegen. Der Kanal würde bis 1933 fertigzustellen sein und der Wolga, die jetzt in einen Binnensee endigt, einen Ausgang nach dem Weltmeer sowie auch Anschluß an die großen europäischen Wasserwege (Rhein, Donau usw.) eröffnen. Mit dem Kanal würden Pumpwerke, ein Stausee, elektrische Anlagen, ein Treckerdienst, Binnenhäfen u. a. m. zu verbinden sein. Man schätzt die Gesamtkosten auf 350 Mill. RM.

DIE BETRIEBSLAGE DER DEUTSCHEN BINNENSCHIFFAHRT IM MONAT OKTOBER 1928

Neckar Nach 3½monatiger Einstellung der Güterschiffahrt auf dem Neckar zeigte sich in der zweiten Hälfte des Monats Oktober ein Wasserstand, der einen Transport zu Berg von drei Schleppzügen mit beladenen Kähnen (10 mit Gütern, 1 mit Kohlen), die zum größten Teil als Lagerschiffe in Mannheim dienten, zuließ. / Leider ging das Wasser rasch wieder zurück, sodaß die Schiffahrt nach 3 Tagen wieder eingestellt werden mußte.

Mitgeteilt von der Neckar-Aktiengesellschaft, Stuttgart.

Westdeutsche Kanäle Im Verkehr auf den westdeutschen Kanälen trat im Monat Oktober eine deutliche Belebung ein. Insbesondere können die Erztransporte als gut bezeichnet werden. Der vorhandene Kahnraum war voll beschäftigt. Auch die Kohlentransporte nach Emden waren verhältnismäßig gut. Bei dem starken Erzangebot waren jedoch einige Leerfahrten zu Tal erforderlich, weil der Kahnraum in Emden dringend gebraucht wurde. Die Getreidetransporte waren dagegen schwach. Auch Grubenholz hielt sich weit unter dem Durchschnitt. Die ab Dortmund verfrachteten Eisen- und Stahlwaren gingen zum größten Teil über Rotterdam, jedoch gelang es im Monat Oktober auch einige Mengen nach Emden zu ziehen. Der Stückgutverkehr hielt sich auf der Durchschnittshöhe und zeigte allgemein eine günstige Entwicklung. / Die Kohlenverfrachtungen nach Hannover haben sich gleichfalls gebessert. In der Rückfracht zum Industriegebiet macht es sich bemerkbar, daß, wie im Vormonat, die Erz- und Kaliverfrachtungen schwach sind. Der Verkehr auf der Strecke nach Hildesheim entwickelt sich weiter günstig. Die Stückguttransporte auf dem Mittellandkanal hielten sich auf normaler Höhe. Im Schleusen- und Schleppbetrieb sind im allgemeinen Störungen nicht bekannt geworden.

Mitgeteilt vom Schiffahrt-Verein für die westd. Kanäle und die Weser E. V., Dortmund.

Weser Der Monat Oktober brachte keine Besserung des Wasserstandes der Weser, sodaß die Fahrzeuge nur halbe, teilweise auch noch geringere Ladung nehmen konnten. Zweimal stieg der Wasserstand dank der Niederschläge. Ihre Wirkung verlief sich aber rasch. / Durch die Bremer Weserschleuse gingen 217 900 t oder 3 300 t mehr als im September. Die Zunahme entfiel allein auf die Talfahrt, die von 167 300 t auf 175 900 t stieg. Die Kohlentransporte hielten sich mit rd. 67 000 t auf Vormonatshöhe. Salz und Kali stiegen von 12 300 t auf 16 400 t und Kies und Steine von 71 500 t auf 75 100 t. Zu Berg wurden mit 42 100 t — hauptsächlich infolge Rückganges von Getreide von 28 500 t auf 21 900 t — etwa 5 100 t weniger verschifft. Auch die Holz- und Mehlverladungen waren geringer (3 400 t gegen 4 600 t bezw. 4 000 t gegen 4 700 t). Von Nordenham gelangten 3 600 t Erz zur Abfuhr.

Mitgeteilt vom Weserbund e. V., Bremen.

Ostpreußische Wasserstraßen Der Beschäftigungsgrad der Binnenschiffahrt erfuhr im Berichtsmonat eine weitere Abschwächung. Die Kohlen- und sonstigen Massengutverfrachtungen nach Tilsit und Ragnit blieben fast völlig aus. Auch die Abladungen polnisch-oberschlesischer Kohle von Danzig nach Königsberg bezw. Memel hatten im Berichtsmonat geringeren Umfang. Die Zellulosetransporte von Tilsit und Ragnit nach Königsberg und Danzig hatten dagegen das gewöhnliche Ausmaß. Von Neuteich nach Königsberg setzten größere Weißzuckertransporte ein, während von Königsberg aus einige Getreideladungen der Binnenschiffahrt Beschäftigung boten. Die Holzladungen von Litauen sind stark zurückgegangen. Der Wasserstand war im Berichtsmonat dauernd günstig. — Das Kahnraumangebot war sehr groß, sodaß die Frachten erneut zurückgingen und Ladungen zu jedem Satz gefahren wurden. Die allgemeine Lage der Binnenschiffahrt ist nach wie vor als ungünstig zu bezeichnen.

Mitgeteilt von Robert Meyhoefer, G. m. b. H., Königsberg Pr.

Weichsel Der Verkehr auf der Weichsel hat im Oktober die erwartete Belebung durch größere Zuckertransporte erfahren, deren Umfang allerdings kleiner war als im Oktober des Vorjahres, da auch die Zuckerkampagne infolge der ungünstigen Witterung etwas später eingesetzt hat als im Vorjahr. Daneben gab es stromab auch weiter größere Gerstetransporte von Polen nach Danzig. Stromab kamen durch die Einlager Schleuse im Oktober 141 Dampfer, davon 77 Schlepper, und 203 Kähne, von denen 23 leer waren. Die gesamte Ladungsmenge betrug 27 398 t gegen 26 414 t im Oktober des Vorjahres. Diesmal waren darunter 12 760 t Zucker, 5413 t Gerste, 2126 t Stückgut, 4771 t Schwefelkies und Abbrände aus Ostpreußen, 786 t Holz, 399 t Maschinenteile, 250 t Weizen, 189 t Roggen usw. Außerdem kamen noch 10½ Traften Holz mit 10 480 t Inhalt stromab. Stromauf gingen durch die Einlager Schleuse 134 Dampfer und 168 Kähne, von denen 71 leer waren. Die Gesamtladung betrug 17 602 t und war damit ziemlich genau so groß wie im Oktober des Vorjahres. Der Hauptteil entfiel wieder auf Kohlenladungen nach Ostpreußen; es gingen stromauf 8993 t Kohlen, 5668 t Stückgut meist nach Warschau, 1005 t Quebracho-Extrakt, 862 t Reis, 436 t Zuckerrüben, 372 t Leinsaat usw. In Dirschau hat im Oktober wieder kein Kohlenumschlag stattgefunden. Die Arbeiten am Dirschauer Holzumschlaghafen sind mal zur Abwechslung eingestellt. Ziemlich lebhaft war der Hafenverkehr in Marienburg. Im September wurden dort umgeschlagen 3805 t Sand, 1083 t Getreide, 842 t Ziegelsteine, 324 t Kohlen usw.; insgesamt sind 165 Schiffe mit 6400 t Gütern ein- und ausgegangen, außerdem kamen 1600 Festmeter Floßholz aus Polen.

St

Memel Im Memeler Hafen sind im Monat September 1928 232 Fahrzeuge mit 30 631 t Tragfähigkeit eingetroffen. Die eingebrachte Ladung betrug 12 356 t. Von größeren Transporten wären zu erwähnen

etwa 3000 t Papierholz aus Groß-Litauen,
etwa 3200 t Steinkohlen aus Danzig,
etwa 2550 t Zellulose aus Tilsit—Ragnit.

Es sind im Monat September von Memel insgesamt 245 Fahrzeuge mit 35 899 t Tragfähigkeit ausgegangen. Die ausgehende Ladung erreichte ein Quantum von 16 352 t. In größerem Umfange traten Schwefelkies- und Kalksteintransporte nach Deutschland sowie Stückgut-Verladungen nach Groß-Litauen auf. Die Wareneinfuhr war im Vergleich zum Monat August 1928 um etwa 2000 t geringer, die Ausfuhr jedoch um ca. 6000 t größer.

Mitgeteilt von Robert Meyhoefer, G. m. b. H., Königsberg/Pr.

Donau Der „Bayerische Lloyd", Regensburg, gibt bekannt: Die Güterannahme von Teilsendungen (Stückgut- und Waggonladungen) im fahrplanmäßigen Frachtgutverkehr wird wie folgt eingestellt:

1. Im Talverkehr nach Bezdan, Zombor, Szeged, Semendria, Vel, Gradiste, Timisoara, Ranova, Somovit, Sistov, Braila, Galatz

ab Regensburg, Passau . . am 16. November,
ab Linz . . . . am 18. November,
ab Wien, Bratislava . . . am 21. November,
ab Budapest . . . . am 24. November.

2. Im Talverkehr nach den Stationen Orsova, Turn Severin, Widdin, Lom, Russe und Giurgiu

ab Regensburg und Passau . am 21. November,
ab Linz . . . . am 23. November,
ab Wien, Bratislava . . . . am 24. November,
ab Ujpest, Budapest, jugoslavischen Stat. . . . . am 28. November.

3. Im Verkehr nach und von den Zwischenstationen der Strecke Wien—Linz—Obermühl und der Station Hainburg wird am 16. November, nach und von den Zwischenstationen der Strecke Gönyü—Mohacs ausgenommen Komarne, Ujkomarom, Dunaföldvar, Kalocsa, Paks, Baja und Mohacs am 21. November eingestellt.

4. Im Bergverkehr von den Stationen der unteren Donau, sowie Timisoara, Szeged und von Bezdan, Zombor, Smederevo und Vel. Gradiste am 25. November.

Ohne Einschränkung bleiben auch über die angegebenen Termine offen:

1. Der fahrplanmäßige Frachtgutverkehr (auch für Teilladungen) zwischen Regensburg, Passau, Linz, Wien, Bratislava, Györ, Komarno, Ujpest, Budapest, Dunaföldvar, Paks, Kalocsa, Baja, Mohacs, Novisad, Belgrad untereinander.

2. Der gesamte Schlepp- und Tankladungsverkehr in allen Relationen.

3. Gelegenheitsfahrten auch für Teilladungen nach den Hauptstationen der unteren Donau bleiben je nach Wetter- und Wasserstandsverhältnisse vorbehalten.

Auskünfte erteilen die Direktion in Regensburg und die gesellschaftlichen Dienststellen.

Die Wasserstandsverhältnisse der norddeutschen Stromgebiete im Oktober 1928. (Nach den an die Landesanstalt für Gewässerkunde gelangenden amtlichen Nachrichten.) Im Laufe des Monats Oktober fielen im größten Teil von Norddeutschland Niederschläge, deren Monatssummen meist über dem langjährigen Durchschnitt für Oktober liegen. Nur das Odergebiet sowie Teile von Sachsen und Thüringen waren im Verhältnis zum langjährigen Durchschnitt zu niederschlagarm. Diese Verteilung des Niederschlags bewirkte, daß die Wasserführung in den norddeutschen Stromgebieten nur unerheblich reichlicher war als im Vormonat. Bei der Memel lagen die Wasserstände meist in der Nähe des Mittelwassers, beim Pregel vorwiegend etwas darüber. Während im Weichselgebiet Pegelstände zwischen Mittelniedrig- und Mittelwasser beobachtet wurden, lagen die Verhältnisse im Oder- und Elbegebiet nach wie vor ungünstig. Gegen Ende des Monats bewegten sich die Wasserstände in diesen Stromgebieten nur unwesentlich über dem Mittelniedrigwasser. In den westlichen Stromgebieten nahm die Wasserführung in der zweiten Monatshälfte etwas zu. Die Wasserstände bewegten sich hier meist zwischen Mittelniedrig- und Mittelwasser. Der Beckeninhalt des Edersees nahm weiter ab von 63 auf 44 Millionen Kubikmeter. Mit Ausnahme von Memel, Pregel und Ems liegt sonst überall diesmal das Monatmittel der Wasserstände unter dem langjährigen Durchschnitt für Oktober.

Dr. W. Friedrich.

Wasserstände im Oktober 1928

Gewässer	Pegelstelle	Oktober 1928 NW	Oktober 1928 MW	Oktober 1928 HW	MW Oktober 96/25*)	Jahresmittel 96/25*) MNW	Jahresmittel 96/25*) MW	Jahresmittel 96/25*) MHW
Memel	Tilsit	194	225	267	146	76	242	610
Pregel	Gr.Bubainen	188	246	324	124	68	194	448
Weichsel	Kurzebrack	57	72	90	121	25	181	526
Oder	Ratibor	88	111	162	156	80	178	601
„	Frankfurt	51	61	75	125	51	160	370
Warthe	Landsberg	– 6	12	21	12	—36	66	252
Netze	Vordamm	—10	+0	16	1	—45	28	140
Elbe	Barby	16	42	59	121	23	172	454
„	Wittenberge	17	53	75	132	43	187	441
Saale	Trotha U.P.	122	134	150	174	117	210	484
Havel	Spandau U.P.	19	37	50	50	22	74	143
Spree	Kersdorf U.P.	184	204	218	210	178	225	306
Weser	Minden	172	202	251	217	163	264	565
Aller	Westen	184	227	273	238	181	287	480
Ems	Greven	26	121	264	106	—10	168	567
Rhein	Maxau	358	402	463	394	290	429	661
„	Kaub	126	166	224	190	101	236	522
„	Köln	76	129	211	189	76	256	643
Main	Wertheim	94	106	121	125	83	158	422
Mosel	Trier	– 4	42	132	67	—5	101	476

*) Bei Kersdorf 1914/25

GESCHÄFTLICHE MITTEILUNGEN

Südwestdeutscher Kanal-Verein, Landesgruppe Baden E. V. und Badischer Wasser- und Energie-Wirtschaftsverband e. V., Mannheim. Die diesjährige Mitgliederversammlung der beiden Verbände findet am 23. 11. 1928, vormittags 11 Uhr in der Handelskammer zu Mannheim statt. An den öffentlichen Teil der Tagung wird sich ein Vortrag des Herrn Baurat Schöberl, Mannheim über „Der neueste Wettstreit von Gas und Elektrizität" anschließen.

Deutscher Wasserwirtschafts- und Wasserkraft-Verband, Berlin. Der Verband veranstaltet am 6. Dezember d. J., abends 6 Uhr, im Hotel Prinz Albrecht in Berlin SW 11, Prinz-Albrecht-Straße 9, einen Vortragsabend mit anschließendem Essen, an dem sprechen werden: Regierungsrat Wilke, Berlin, über: „Die Behandlung der Anlandungen nach in Preußen geltendem Wasserrecht" und Regierungsbaurat Heininger, Karlsruhe, über: „Das Schluchseewerk und seine Bedeutung". Nach dem Essen Vorführung der Bundesfilm A.-G.: „Das Wasser, seine Gewinnung und Veredelung."

Oberschlesischer Berg- und Hüttenmännischer Verein E. V. in Gleiwitz. Der bisherige stellvertretende Geschäftsführer des Vereins, Herr Dr. Schaffrath, ist aus der Geschäftsführung ausgeschieden. Die Bearbeitung der Verkehrsfragen hat Herr Dr. Kugler übernommen.

Brennkraft-Technik. Am 4. 12. 1928 findet im Plenarsitzungssaal des Vorläufigen Reichswirtschaftsrates zu Berlin die 11. Hauptversammlung der Brennkrafttechnischen Gesellschaft statt. Der um 10 Uhr vormittags beginnende öffentliche Teil sieht eine Reihe interessanter Vorträge vor, u. a. über „Die Entwicklung der internationalen Mineralölwirtschaft und ihre Auswirkung für Deutschland" (Geheimer Regierungsrat Dr. Zetsche, Berlin), „Die Ausnutzung der Koksofengase" (Ing.-Chemiker J. Bronn, (Charlottenburg), „Hochdruckdampf und Dieselmaschine" (Oberingenieur Quiby, Zürich), „Wesen und Formen der Verbrennung" (Professor Dr. Aufhäuser, Hamburg), „Amerikanische Untersuchungen über Auspuffgase von Kraftwagen" (Dr. Liesegang, Berlin-Dahlem).

EISENBAHNFRAGEN

Der Hansabund zu den Fragen der Verkehrspolitik. Das Präsidium des Hansa-Bundes hat in diesen Tagen an Reichsregierung und Reichstag eine umfangreiche wirtschaftspolitische Denkschrift zur Ausgabe gelangen lassen, in der die gegenwärtigen dringenden wirtschaftspolitischen Zielsetzungen seiner Arbeit in einer Reihe von Leitsätzen zusammengestellt sind. Die Denkschrift enthält eingehende Erläuterungen zu den einzeln aufgestellten Forderungen und bietet ein umfangreiches Tatsachenmaterial zur Begründung der These des Hansabundes: Es gibt nur e i n e Aufgabe der Wirtschaftspolitik: Vermehrung des Sozialprodukts, und es gibt hierfür nur einen Weg: Freiheit der Wirtschaft.

Zur „Verkehrspolitik" stellt der Hansabund folgende Leitsätze auf:

„Die Tarifpolitik der Reichsbahn und Reichspost muß sich auf die Aufbringung der Mittel für die Erhaltung der Anlagen und für eine geordnete Betriebsführung beschränken. Werbende Neu- und Erweiterungsanlagen dürfen, wie von uns stets betont, nicht aus Einnahmeüberschüssen finanziert werden. — Die 1927 erfolgte Erhöhung der Posttarife hat zu einer Ueberlastung der Wirtschaft mit Gebühren und einer sie schädigenden Thesaurierungspolitik geführt. Das Reichspostfinanzgesetz vom 18. März 1924 ist in Richtung auf die Wiederherstellung weitgehender öffentlicher Kontrolle nach den in der Denkschrift des Hansa-Bundes vom 17. Dezember 1927 niedergelegten Richtlinien umzugestalten.

Reichsbahngesellschaft wie Reichsbahngericht

verkennen das Wesen der ersteren als einer reinen Treuhänder- und Betriebsgesellschaft, die neben einer den Erfordernissen der Wirtschaft entsprechenden Betriebsführung lediglich die Verzinsung und Tilgung der Obligationenschuld und der Vorzugsaktien zu sichern hat;

verkennen, daß in ihrer Lebensdauer nicht begrenzte Unternehmungen, wie die Eisenbahn, in der Hauptsache Erneuerungskonten zu führen, nicht aber in dem Maße, wie industrielle Unternehmungen, Abschreibungen vorzunehmen und Reserven anzuhäufen haben;

verkennen, daß, soweit diese geboten sind, sie durch die Tilgung von Obligationen und Vorzugsaktien schon überreich erfolgen;

verkennen, daß der Ausgabeetat der Reichsbahn durch gewaltige vorübergehende Ausgaben wohl zurzeit stark angespannt ist, durch deren Fortfall aber spätestens von 1930 ab eine fortschreitende wesentliche Entlastung erfährt;

verkennen die Gefahren, die gerade in Zeiten abflauender Konjunktur eine Erhöhung der Tarife für die deutsche Wirtschaft, damit aber auch für den Bahnverkehr selbst bringen muß;

verkennen, daß es verkehrt ist, in Zeiten der Verarmung zugunsten ferner Generationen Thesaurierungspolitik zu treiben.

Die völlige Undurchsichtigkeit der Bilanzierungsmethoden der Reichsbahn, wie das Fehlen von Abschreibungsgrundsätzen in der Begründung des Reichsbahngerichtsspruches läßt zudem dessen Verlangen nach höheren Abschreibungen in keiner Weise als gerechtfertigt erscheinen. Von einem im Besitz des Reiches befindlichen und zum Besten des deutschen Volkes zu verwaltenden Monopolunternehmen muß vollste Oeffentlichkeit verlangt werden.

Bei der Erstellung besonders niedriger Wettbewerbstarife darf die Binnenschiffahrt nicht dadurch lahmgelegt werden, daß die Umschlagstarife von und nach den Binnenhäfen auf ungesunder Höhe gehalten werden."

Kritik am Staffeltarif-System. In seinem Geschäftsbericht 1927/28 betont der Verein zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen (Langnamverein), daß in der Staffeltariffrage auch die Rhein-Ruhr-Wirtschaft noch nicht das letzte Wort gesprochen habe. Entgegen der Annahme, daß die deutsche Wirtschaft mit dem Staffeltarif-System einverstanden sei, müsse darauf hingewiesen werden, daß lediglich die noch durchaus nicht gefestigten wirtschaftlichen Verhältnisse es im Augenblick noch nicht ratsam erscheinen ließen, abschließend zu dieser Frage Stellung zu nehmen. Auf der anderen Seite hat die Hinausschiebung der Entscheidung über die Beibehaltung des Staffeltarif-Systems zur Folge, daß infolge der mit diesem Tarifsystem verbundenen übermäßigen Belastung der Nahfrachten die Abwanderung von der Reichsbahn auf den Lastkraftwagen immer weitere Fortschritte macht und allmählich zu einer irreparablen Ausschaltung der Eisenbahn im Nahverkehr überhaupt führt. Inwieweit dagegen die durch den Staffeltarif erreichte Senkung der Frachten auf weite Entfernungen als wirksames Konkurrenzmittel gegen die Binnenschiffahrt berechtigt und eventuell geeignet ist, die Verluste im Nahverkehr auszugleichen, bedarf ebenfalls einer eingehenden Untersuchung. Die gelegentlich vertretene Motivierung für die Einführung des Staffeltarif-Systems, daß auf diese Weise der Konzentrierung der deutschen Industrie wenigstens etwas entgegengewirkt werden sollte, läßt der Bericht des Langnamvereins nicht gelten. Die Schaffung der Möglichkeit, daß sich eine weiterverarbeitende Industrie auch weiter ab von den Gewinnungsorten des Rohstoffes niederlassen oder erhalten kann, ist zweifellos nicht die Aufgabe eines Verkehrsunternehmens, zumal die künstliche Umbiegung der geschichtlich begründeten und natürlichen Standortsverhältnisse der Industrie auch vom volkswirtschaftlichen Standpunkt zum mindesten eine nicht geklärte Frage sein dürfte. Die relative Begünstigung der Fernfrachten zu diesem Zweck führt zu einer Verschiebung der Grenzen der Absatzgebiete und vielfach zu unproduktiven Hin- und Hertransporten.

PERSÖNLICHES

Der Vorsitzende des Zentralverbandes des Deutschen Bank- und Bankiergewerbes und Gründer des Hansabundes für Gewerbe, Handel und Industrie, Geheimrat Prof. Dr. Riesser, vollendete am 17. November sein 75. Lebensjahr. Ursprünglich Rechtsanwalt, trat Geheimrat Riesser im Jahre 1888 in den Vorstand der Bank für Handel und Industrie (Darmstädter Bank), Berlin, ein. Nach Ausscheiden aus der Bank im Jahre 1906 war er ordentlicher Honorarprofessor an der Universität Berlin. Er ist Verfasser vieler handelsrechtlicher, wirtschaftlicher und finanzieller Werke und Schriften. Eine Zeitlang war er Aeltester der Berliner Kaufmannschaft, Mitglied und Vizepräsident der Berliner Handelskammer, Mitglied des Ausschusses des Deutschen Handelstages. Auch heute noch nimmt Geheimrat Riesser eine Reihe Ehrenämter ein. So ist er u. a. Präsident der Berliner Juristischen Gesellschaft, Vizepräsident des Vereins Berliner Kaufleute und Industrieller, Mitglied der Ständigen Deputation des Deutschen Juristentages.

*

Der Spitzenverband des Deutschen Bank- und Bankiergewerbes verdankt ihm ebenso wie der Hansabund seine Gründung.

Auf einer Dienstreise nach London verstarb der Direktor der Abteilung Schiffbau der Hamburg-Amerika Linie, Herr Schiffbaudirektor Ernst Zetzmann.

*

Nach kurzer Krankheit verstarb zu Mehlen a. Rh., wohin er sich in den Ruhestand zurückgezogen hatte, im Alter von 73 Jahren der frühere langjährige Geschäftsführer des Vereins deutscher Eisenhütten-Leute, Dr.-Ing. e. h. Emil Schrödter, der die Geschicke des Vereins in der Zeit vom 1. Januar 1885 bis 1916 nachhaltig beeinflußt hat.

*

Am 30. Oktober 1928 verschied im 65. Lebensjahre der ehemalige Finanzminister des Volksstaates Hessen, Konrad Henrich.

BUCHBESPRECHUNGEN

Uebersichtskarte Rotterdam—Basel, neu erschienen. Verlag: „Rhein" Verlagsgesellschaft m. b. H., Duisburg, 1928. Die Karte ist unaufgezogen zum Preise von 6 RM., als Wandkarte auf Leinen und mit Stäben versehen zum Preise von 12.50 RM., gefalzt in Quartformat und aufgezogen zum Preise von 12 RM. zu beziehen.

Die Karte gibt auf einem Blatt von 77 : 108 cm Größe einen Ueberblick über den Gesamtlauf des Rheins von Basel bis Hoek van Holland und über die rechts und links des Stromes gelegenen Orte sowie Eisenbahnverbindungen. Ferner enthält das Blatt ein alphabetisches Ortsverzeichnis und umfangreiche Erläuterungen, aus denen die Entfernungen der Rheinorte vom Anfangspunkt der Schiffahrt bei Hoek van Holland an sowie die amtlichen Kilometerstationen der niederländischen, preußischen, hessischen, bayerischen und badischen Stromstrecke bis zur badisch-schweizerischen Grenze zu ersehen sind. Die Lage von 467 Rheinorten ist im Augenblick genau zu bestimmen. Auch sind für jeden Hafen seine besonderen Einrichtungen und sonstigen Verkehrsanstalten wie Rheinschiffahrtsgerichte, Schiffsuntersuchungskommissionen usw. verzeichnet.

Hafenkarte von Rotterdam, mit Anlagen und Anliegern — Dreifarbendruck — Maßstab 1 : 10000, Bildgröße 66×150 mm. Erklärung in deutsch und holländisch. Plano 15 RM. Verlag: „Rhein" Verlagsgesellschaft m. b. H., Duisburg.

Von den für die Schiffahrt und Industrie wichtigen Einzeichnungen:

a) Für die Schiffahrt: Das Fahrwasser wird durch zwei feine schwarze Linien begrenzt. Es sind eingezeichnet: Die Liege- oder Ankerplätze, die an den Ufern den Polizeiverordnungen gemäß angebrachten Tafeln, die Schiffswendeplätze, die ständig an bestimmten Stellen liegenden Lichter- und Bootekohlenschiffe, Fähren aller Art, Baken, Bojen, die eine Fahrwasserverteilung bezeichnen, Blesbaden, Weidenbüsche, Schwimmstangen, Tonnen, Lichter, Leuchtbojen, Wahrschauen, Pegel, Kabel, schwieriges Fahrwasser, Profile der Brücken mit Angabe der Durchschnittshöhen und Angabe der für die Schiffahrt in Betracht kommenden Oeffnungen vervollständigen die Uebersicht.

b) Für die Industrie: Sämtliche Häfen und Werftanlagen sind dargestellt und ihre Anlieger mit Namen bezeichnet. Die Einzeichnung aller industriellen Ansiedlungen machen die Karte für Industrie und Handel besonders wichtig. Fabriken, Mühlen, Sägewerke, sowohl in den Häfen als an den Stromufern, mit direkter oder indirekter Löschgelegenheit, nebst den dem Umschlag dienenden Einrichtungen, wie Krane, Elevatoren, Landebrücken, Zufahrtgleise, sind vollständig berücksichtigt.

Die Hafenkarte ist dem Teil 5b entnommen, der mit dem Teil 5a die holländische Strecke zwischen Lobith-Ijselmonde-Rotterdam—Hoek van Holland darstellt.

Die Teile 1—4 umfassen die deutsche Rheinstrecke von Straßburg—Emmerich. Die Schiffahrts- und Industriekarte des Rheins kann in Einzelblättern, 6 Mappen oder Bänden bezogen werden. Die Mainstrecke von Mainz—Aschaffenburg gibt es in Einzelblättern, einer Mappe oder einem Bande.

Enquête-Ausschuß. Verhandlungen und Berichte des Unterausschusses für Gewerbe, Industrie, Handel und Handwerk (III. Unterausschuß) „Die Rohstoffversorgung der deutschen eisenerzeugenden Industrie. 13,60 RM. geb. 14,80 RM. E. S. Mittler & Sohn, Verlagsbuchhandlung, Berlin SW 68.

„Die Rohstoffversorgung der deutschen eisenerzeugenden Industrie" bildet den Inhalt des soeben zur Ausgabe gelangenden neuen Bandes der „Verhandlungen und Berichte des Enquête-Ausschusses. Unterausschuß für Gewerbe, Industrie, Handel und Handwerk. (III. Unterausschuß). (E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW 68. Preis 13,60 RM., geb. 14,80 RM.) In ihm wird die Versorgung der deutschen eisenerzeugenden Industrie mit den wichtigen Rohstoffen: Erz und Schrott eingehend untersucht und die heutige Gestalt des Bedarfs und der Märkte besonders geprüft. Die Erhebung über die Erzversorgung der deutschen Eisenwirtschaft erstreckt sich auf den Erzbedarf und seine Deckung aus der deutschen Erzförderung (Siegerland, Lahn-Dill-Gebiet) und dem Bezug ausländischer Erze, auf die Bewegung der Erzpreise und der Erzfrachten. Die Untersuchung über die Schrottversorgung umfaßt den Schrottverbrauch, den Schrottentfall in Verbindung mit der Frage der Eiseninvestition, die Organisation des Schrottmarktes, die Schrottpreise und den Schrottaußenhandel. Der Band gliedert sich in einen zusammenfassenden Bericht und ergänzende Anlagen. Der Bericht gibt in kurzer, übersichtlicher Form eine vorzügliche Darstellung der gesamten Problematik der deutschen Erz- und Schrottversorgung und wendet sich damit über die Fachkreise hinaus an

alle wirtschaftlich Interessierten. In den daran anschließenden Anlagen sind die Protokolle der Vernehmungen von Sachverständigen, vor allem Vertreter der eisenerzeugenden und eisenverbrauchenden Industrie und des einschlägigen Handels, die von den Behörden und der Industrie eingereichten Gutachten, sowie umfangreiches statistisches Material wiedergegeben. Dieser Teil ist von besonderer Bedeutung für die gesamte Eisenwirtschaft und bildet als umfassende und vielseitige Materialsammlung eine wichtige Ergänzung der bestehenden Fachliteratur.

Rationalisierung in Verkehrsbetrieben, herausgegeben von der Schriftleitung der „Verkehrstechnischen Woche“ Technisch-Wirtschaftliche Bücherei Heft 38. Preis 3,— RM. Verlag Guido Hackebeil A.-G., Berlin S 14.

Heutzutage spricht alle Welt von der Rationalisierung, von Vereinfachung und Sparmaßnahmen. Aber ein großer Schritt ist immer noch von der Theorie und Praxis zu tun. Die Verkehrsbetriebe sind in Deutschland beizeiten daran gegangen, ihre Verwaltung nach dem Kriege wieder wirtschaftlich zu gestalten, eben durch Rationalisierungsmaßnahmen. Die Reichsbahn steht dabei an der Spitze und der kürzlich von ihrem Generaldirektor Dr. Dorpmüller vor der Handelshochschule in Berlin gehaltene Vortrag „Rationalisierung bei der Reichsbahn“ zeigt am besten, welche Erfolge mit diesen Vereinfachungsmaßnahmen bei der Reichsbahn erzielt worden sind. / Das vorliegende Heft „Rationalisierung in Verkehrsbetrieben“ gibt einen guten Ueberblick über dieses in Frage stehende Thema. Es ist herausgegeben anläßlich der vierten wissenschaftlichen Jahrestagung der Vereinigung von höheren technischen Reichsbahnbeamten e. V. in Stuttgart. Als wertvoller Beitrag für das immer noch im Vordergrund des Interesses stehende Thema „Rationalisierung“ kann diese Schrift bestens allen sich damit befassenden Stellen zum Bezug empfohlen werden.

Frachtverhältnisse und Frachtlage der amerikanischen Eisenindustrie. Von Fritz von Haniel, Din A 5, IV/62 Seiten mit 10 Abbildungen. Broschiert 4,— RM., für VDI-Mitglieder 3,60 RM. VDI-Verlag G. m. b. H., Berlin NW 7. 1928.

Das Frachtproblem der amerikanischen Eisenindustrie ist infolge riesiger Ausmaße, um die es sich dabei handelt — Amerika produziert bekanntlich etwa die Hälfte der Welteisenerzeugung — ein Problem von weltwirtschaftlicher Bedeutung. / Vorliegende Schrift, die aus einer Studienreise durch die Eisenindustrie-Reviere der Vereinigten Staaten hervorgegangen ist, befaßt sich mit der Aufgabe, die Einzelheiten der diesbezüglichen Frachtverhältnisse näher zu untersuchen. Sie bringt zunächst als Grundlage eine allgemeine Darstellung der verschiedenen Verkehrsmittel und ihrer Tarifpolitik mit besonderer Berücksichtigung der für die Eisenindustrie in Frage kommenden Verhältnisse. Sodann werden — nach einer knappen Darstellung der jeweiligen Erz- und Kohlengrundlagen — die Rohstofflager der einzelnen Eisenindustrie-Reviere behandelt. Es zeigt sich dabei, wie die Produktion mit der Entwicklung des Landes schrittweise von Osten nach Westen vorgerückt ist, wie aber in den letzten 10 Jahren diese Bewegung langsam zum Stillstand zu kommen scheint. Im Zusammenhang mit diesen Standortsverlagerungen steht die ebenfalls behandelte Frage der Marktorientierung, die in dem großräumigen Amerika ganz anders ins Gewicht fällt als bei uns. Im letzten Kapitel wird die Exportmarktlage untersucht. Das Ergebnis ist die Schlußfolgerung, daß die amerikanische Eisenindustrie mit ihrem Schwergewicht mehr dem inneren als dem Weltmarkt zugewandt ist. / Zum Schluß werden die Ergebnisse der Abhandlung noch einmal kurz zusammengefaßt und ein Ausblick auf mögliche Zukunftsentwicklungen gegeben, wenn die großen Erzlager am Oberen See einmal ihrer Erschöpfung entgegen gehen sollten. / Die Schrift enthält eine Anzahl von anschaulichen Skizzen und graphischen Darstellungen.

Vereins- und Versammlungsrecht. Bearbeitet und herausgegeben von Dr. Martin Rieckenberg. 230 Seiten, in Ganzleinen geb. Preis 4,20 RM. Auf 10 Exemplare wird ein Freistück gewährt. Wirtschaftsverlag Arthur Sudau G. m. b. H., Berlin SW 61, Blücherstr. 3.

In dem vorliegenden Handbuch sind alle gesetzlichen Bestimmungen über das Vereins- und Versammlungsrecht nach der staatlichen, bürgerlich-rechtlichen, strafrechtlichen und steuerrechtlichen Richtung hin unter Berücksichtigung des neuesten Standes der Gesetzeinführung angeführt, soweit notwendig erweitert und mit richterlichen Entscheidungen versehen. / Im zweiten Teile findet der Vereinsleiter zahlreiche, aus der Praxis geschöpfte Anregungen und Hinweise für den Aufbau und die Leitung eines Vereins, des weiteren bringt der Verfasser im vierten Teile wertvolle Winke für die Handhabung der Geschäftsordnung in Sitzungen und Versammlungen. / Mustersatzungen und Mustergeschäftsordnungen, ein ausführlicher Auszug aus der Reichstagsgeschäftsordnung vervollständigen das außerordentlich inhaltsreiche und lehrreiche Buch. Durch ein ausführliches Inhaltsverzeichnis und ein umfangreiches Sachregister wird das Auffinden jeder gewünschten Sache sehr erleichtert.

FIRMENNACHRICHTEN

Köln-Düsseldorfer Rheindampfschiffahrt G. m. b. H., Köln. Das Stammkapital ist um 400 000 RM. erhöht worden und beläuft sich jetzt auf 480 000 RM. Die Gesellschafter, nämlich die *Preußisch-Rheinische Dampfschiffahrtsgesellschaft* und die *Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein*, Düsseldorf, bringen zwei betriebsfertige Motorschiffe ein; hierdurch sind die neu zu übernehmenden Stammeinlagen von je 200 000 RM. vollständig gedeckt.

Oberweser-Privatschiffer-Vereinigung, Transport- und Handelsgesellschaft m. b. H., Bremen. Fritz Rook ist Einzelprokura erteilt.

Neue Deutsch-Böhmische Elbeschiffahrt, Aktiengesellschaft, Dresden. Prokura ist erteilt Hermann Max Zimmermann. Er darf die Gesellschaft mit einem Vorstandsmitglied oder mit einem anderen Prokuristen vertreten.

Hamburg-Berliner Motoreilschiffahrt G. m. b. H., Hamburg. Das Stammkapital ist um 1000 RM. auf 21 000 RM. erhöht worden.

Spree-Havel-Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Stern“, Berlin. Das 39. Geschäftsjahr (1927) ergibt einen Rohverlust von 26 398,74 RM. Die Einnahmen aus dem fahrplanmäßigen Personenverkehr, einschließlich Gemeinschaftsbetrieb „Stern“—„Kreis“ betrugen 955 141 RM. gegen 949 450,95 RM. im Jahre 1926. Befördert wurden fahrplanmäßig 1 775 418 Personen. Die Gesamteinnahmen des Geschäftsbetriebes abzüglich Kreisanteil betragen 748 971,90 RM. Die Ausgaben für Löhne, Brennstoffe, Schiffsausbesserungen, Fahrbetriebsmittel, Werbekosten und Unkosten der Angestellten belaufen sich auf 583 396,31 RM., sodaß sich ein Betriebsgewinn ergibt von 165 575,59 RM. Nach Abzug der Handlungsunkosten von 125 400,58 RM., Zinsen und sozialen Lasten von 66 573,75 RM., zusammen 191 974,33 RM., ergibt sich ein Rohverlust von 26 398,74 RM., hierzu die Abschreibungen mit 8 210,63 RM., sodaß der Gesamtverlust 34 609,37 RM. beträgt, der auf neue Rechnung vorgetragen wird.

*

Die Gesellschaft hat sich, wie in der Generalversammlung am 15. 11. 1928 mitgeteilt wurde, entschlossen, in der Köpenicker Straße zu Berlin das Gelände der ehemaligen Garde-Pionier-Kaserne zu pachten. Die kleine Werft in Stralau reicht für die Gesellschaft nicht mehr aus, da die Schiffe dort nur in unzulänglicher Weise anlegen oder überwintern konnten. Infolgedessen erschien die Pachtung dieses Geländes, das 250 m Kailänge hat, zweckmäßig. Die Sterngesellschaft wird aber dieses Gelände, das auf die Dauer von 30 Jahren mit Vorkaufsrecht gepachtet worden ist, auch noch anderweitig ausnutzen. Es ist dort in großem Ausmaße eine Garage zu errichten geplant, in der Hunderte von Autos eingestellt werden können. Es bestehen in Hinsicht auf dieses Gelände aber auch noch andere Pläne, über die weitere Mitteilungen noch nicht gemacht werden können. Die Gesellschaft hat dort im Hinblick auf den neuen Betriebszweig und auch für ihren eigenen Dampfergebrauch große Oel- und Benzinmengen eingelagert. Alles dies macht eine Aenderung der Satzungen notwendig. Es wurde daher beschlossen, eine Satzungsänderung eintreten zu lassen, nach der der Gesellschaftszweck entsprechend erweitert wird. Der Jahresabschluß fand einstimmige Annahme. Der Vorsitzende verwies zur Erklärung des Verlustvortrages auf die Ungunst der Witterung. Neu in den Aufsichtsrat gewählt wurde Generaldirektor Mädje (Ver. Berliner und Preußische Lebensversicherungs-A.-G.). Im neuen Geschäftsjahr hat die Gesellschaft nicht unerheblich mehr eingenommen als im Vorjahre, aber Löhne und sonstige Abgaben sind ebenfalls wesentlich gestiegen. Jedenfalls hofft die Verwaltung auf ein befriedigendes Ergebnis und erwartet bestimmt, ohne Verlust abzuschließen. Hinsichtlich der seinerzeitigen Inkorrektheiten — eine Anzahl Fahrkartenverkäufer und Kontrolleure hatten sich gewisse Veruntreuungen zuschulden kommen lassen — wurde mitgeteilt, daß die schuldigen Personen bestraft worden sind, und daß Vorsorge getroffen wurde, daß künftighin derartige Vorkommnisse vermieden werden. Der Verlust, den die Gesellschaft erlitt, hielt sich ganz bedeutend unter den seinerzeit in der Oeffentlichkeit gemachten Mitteilungen, zahlenmäßige Angaben können jedoch darüber nicht gemacht werden.

Schiffswerft Nüscke & Co. A.-G., Stettin. Die Gesellschaft, die zum Deschimag-Konzern gehört, hat sich gezwungen gesehen, den Antrag auf Konkurseröffnung einzureichen. Nach den letzten Meldungen, die von guten Auftragsbeständen der Werft zu berichten wußten (vgl. Z. f. B. 20/1928, 610), kommt dieser Schritt überraschend. Die Deschimag hat sich nicht veranlaßt gesehen, der Werft zur ruhigen Abwicklung ihrer Geschäfte zu verhelfen. Die Verwaltung der Deschimag teilt mit, daß der Erwerb der Aktienmehrheit der Nüscke & Co. A.-G. seinerzeit erfolgt sei zur Erhaltung und Fortführung des sich als ertragsfähig erwiesenen Unternehmens. Differenzen, die sich aus Anlaß dieses Aktienerwerbs zwischen der Deschimag und den früheren Aktienbesitzern ergeben hätten und trotz eingehender Verhandlungen bisher nicht beigelegt hätten werden können, hätten es der Verwaltung der Deschimag geraten erscheinen lassen, weiter Kapitalien zur ursprünglich beabsichtigten Fortführung der Nüscke & Co. A.-G. in diesen Unternehmen zurzeit nicht zu investieren.

Den Anstoß zum Konkurs der Nüscke & Co. A.-G. gab, wie im Hamburger „Wirtschaftsdienst" berichtet wird, das Ausbleiben erwarteter Teilzahlungen holländischer und russischer Auftraggeber, mit denen die Werft gerechnet hatte. Diese Teilzahlungen blieben aus infolge des Werftarbeiterstreiks, der die Besteller zur Vorsicht veranlaßte.

Es heißt, daß für relativ unerhebliche Wechselbeträge auf diese Weise keine Deckung zu beschaffen war. Die Banken erklärten sich jedenfalls nicht bereit einzuspringen, was vermutlich auf die Stellung der Deschimag zur Nüscke-Werft zurückzuführen ist. Aber auch abgesehen von der akuten Schwierigkeit durch das Ausbleiben der erwarteten Ratenzahlung war die Lage der Nüscke-Werft wenig günstig. Das Unternehmen mußte aus den letzten beiden Geschäftsjahren einen Verlust von über 600 000 RM. vortragen, und es wird versichert, daß der Verlust sich für das Ende Juni 1928 abgelaufene Geschäftsjahr noch weiter erhöht hatte. Man sagt, daß die beiden holländischen Schiffe ein Verlustgeschäft seien, weil die Kalkulationen zu knapp gehalten wurden. Es ist bekannt, daß der deutsche Schiffbau sich in den letzten Jahren bei der Uebernahme ausländischer Aufträge des öfteren zu seinen Ungunsten erheblich verrechnete. Die Sanierung der Deutschen Werft vor zwei Jahren stand im Zusammenhang mit zu billigen Voranschlägen für englische und schwedische Gesellschaften, und die Notwendigkeit der Sanierung des Rostocker „Neptun" wurde auf zu niedrige Preise für zwei holländische Schiffe zurückgeführt. Man rechnet noch mit der Möglichkeit, daß die Stadt Stettin intervenieren wird, um den Betrieb für die heimische Wirtschaft zu erhalten. Nach dem Verlust des „Vulkan" ist die Lage der Stettiner Industrie schwierig geworden. Der Nüscke-Konkurs macht erneut 1100 Werftarbeiter brotlos. Im allgemeinen glaubt man aber nicht an eine durchgreifende kommunale Hilfsaktion, die nach der Konkursanmeldung auch formell recht schwierig geworden sein dürfte. Gelegentlich wird die Meinung geäußert, die Deschimag wolle den Nüscke-Betrieb als Ganzes aus der Konkursmasse erwerben. Diese Version hat, so schreibt der „Wirtschaftsdienst", wenig Wahrscheinlichkeit für sich, weil bisher die Deschimag planmäßig auf Stillegungen unwirtschaftlicher Werften hinarbeitete, nicht aber auf Stützung solcher Betriebe. Es ist kaum anzunehmen, daß die Deschimag sich erneut mit größeren Summen im Stettiner Schiffbau engagieren wird.

Hermann Haase Schiffswerft und Maschinenfabrik Gesellschaft m. b .H., Müllrose Brdbg. Heinrich Sellerbeck ist nicht mehr Geschäftsführer; als solcher ist der Ingenieur Gustav Nowka bestellt. Die Prokura Frau Käte Sellerbeck ist erloschen.

Wischke & Reimer, Schiffahrtsgesellschaft, Königsberg/Pr. Die Gesamtprokura des Richard Trunz ist erloschen. Dem bisherigen Gesamtprokuristen Otto Szelies ist fortan Einzelprokura erteilt worden.

Kohlen-Import- und Poseidon-Schiffahrts A. G., Königsberg in Preußen. Die Gesellschaft verteilte für das Geschäftsjahr 1927-28 eineDividende in Höhe von 6%.

Niederrheinische Umschlags- und Speditionsgesellschaft m. b. H., Duisburg-Ruhrort. Durch Beschluß der Gesellschafterversammlung vom 8. September 1928 ist der Gesellschaftsvertrag geändert. Sind mehrere Geschäftsführer bestellt, so wird die Gesellschaft durch diese oder durch einen von ihnen zusammen mit einem Prokuristen vertreten.

„Derutra" Deutsch-Russische Lager- und Transportgesellschaft m. b. H., Königsberg/Pr. Das Stammkapital wurde um 1 000 000 RM. auf 1 150 000 RM. erhöht.

Waried Tankschiff-Rhederei. Die Deutsch-Amerikanische Petroleumgesellschaft hat aus ihrer bisherigen Reedereiabteilung eine selbständige Gesellschaft unter der Firma Waried-Tankschiff-Rhederei G. m. b. H. gegründet. Die der Deutsch-Amerikanischen Petroleumgesellschaft gehörenden Schiffe sind in die neue Gesellschaft eingebracht worden. Der Vorstand besteht aus Direktor Friedrich Breme und F. Klasen vom Direktorium der Deutsch-Amerikanischen Petroleumgesellschaft. Es wird mitgeteilt, daß für die Umgründung organisatorische Gründe maßgebend gewesen seien. Die eigene Flotte der Gesellschaft besteht aus 18 400 Tonnen. Daneben übernimmt die Gesellschaft eine Anzahl größerer Charterverträge.

Schiffswerft und Maschinenfabrik vorm. Janssen & Schmilinsky, Hamburg. Der Betriebsverlust stellt sich für 1927 auf 569 930 RM. (i. V. 0,4 Mill. RM.). Hiervon können 357 844 RM. aus dem vorjährigen Sanierungsüberschuß getilgt werden. Im übrigen erforderten (in Mill. RM.) Betriebsunkosten 1,18 (0,92), soziale Lasten 0,09 (0,05), Abschreibungen 0,11 (0,1). Die Gesellschaft war während des Geschäftsjahres wesentlich besser beschäftigt, was auch durch die Steigerung der Roheinnahmen von 0,68 auf 0,87 Mill. RM. hervorgeht. Das schlechte Ergebnis ist größtenteils auf die ungenügenden Preise zurückzuführen. Die Beschäftigungszunahme entfiel hauptsächlich auf das Neubaugeschäft, während sich die Ausbesserungsarbeiten im Umfang des Vorjahres hielten. Die Werft ist im laufenden Jahre verhältnismäßig gut beschäftigt. Sie hatte bereits zu Jahresbeginn einen Auftragsbestand an Neubauten von 2,9 Mill. Reichsmark. Die Gesellschaft wird sich in Zukunft stärker auf ihr Sondergebiet, den Schlepperbau, stützen und hat gegenwärtig acht Schlepper in Auftrag. Von den Bilanzposten sind stärker verändert (alles in Mill. RM.): Halb- und Fertigfabrikate 1,12 (0,21), Schuldner 0,83 (0,23), Anlagen 2,83 (2,39), dagegen Anzahlungen 1,91 (0,13), Bankschulden 0,9 (0,8) und Gläubiger 0,8 (0,39). Die Abrechnung ist zurzeit noch sehr illiquid; es wird jedoch durch die beschlossene Erhöhung des Kapitals um 485 000 RM., die nach dem Vergleich in der Anfechtungsklage jetzt durchgeführt werden wird, flüssiger werden. — Die 40. ordentliche Generalversammlung der Gesellschaft findet am 3. Dezember 1928, vormittags 11½ Uhr, im Verwaltungsgebäude der Gesellschaft in Hamburg, Hafenstraße 45-49, statt.

Gebrüder Sachsenberg Akt.-Ges., Roßlau. Dem Robert Schmidt in Roßlau ist Prokura erteilt worden, und zwar in Gemeinschaft.

Reparationsaufträge für die Stettiner Oderwerke. Während die Stettiner Oderwerke, A.-G. für Schiffs- und Maschinenbau, im Oktober dieses Jahres einen vom französischen Ministerium für öffentliche Arbeiten in Paris erteilten Auftrag auf 140 Stück große Seebojen verschiedener Art, darunter Heulbojen, Glockenbojen und Spierenbojen, verbuchen konnten, ist derselben Gesellschaft in diesen Tagen eine weitere bemerkenswerte Reparationslieferung übertragen worden. Das französische Wasserbauamt in Nantes hat ein für den Unterlauf der Loire bestimmten Dampfeimerbagger bestellt, dessen Förderleistung derjenigen der bisher größten deutschen Eimerbagger entspricht. Der Schwimmbagger soll in seinen Einrichtungen einem früher von den Stettiner Oderwerken gebauten Bagger gleichen, der ebenfalls als Reparationslieferung nach Frankreich ging und dort seit Jahren zur vollen Zufriedenheit arbeitet.

Bezugsquellen-Nachweis

Ein Branchenregister von Lieferfirmen und Unternehmungen für Hafen-, Kanal- und Schiffbau, Werfte Wasserbau und Binnenschiffahrt einschließlich Gütertransport und Eilfrachtverkehr

1928 Nr. 23 1. Dezemberheft

Zeitschrift für Binnenschiffahrt

Herausgeber: Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt e. V. Berlin NW 87 Klopstockstr. 42
Fernsprech-Anschluss Amt Hansa Nr. 2744, Nr. 2745 und Nr. 2755 • Telegramm-Adresse Binnenfahrt, Berlin

60. JAHRGANG DER MITTEILUNGEN DES ZENTRALVEREINS

Vorstand: Generaldirektor Dr. h. c. Ott, Köln / Geh. Baurat Prof. Dr. ing. h. c. de Thierry, Berlin
Hauptgeschäftsführer: Syndikus E. Schreiber, Berlin NW 87, Klopstockstr. 42

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" erscheint zweimal monatl. u. ist Organ nachstehender Vereinigungen

Brandenburgischer Oder-Verein, Frankfurt a. O. / Bremer Kanal-Verein, Bremen / Deutsch-Oesterreich-Ungarisch-Schweizerischer Verband für Binnenschiffahrt / Elbe-Ostsee-Kanal A.-G. Wismar Hamburger Verein für Flußschiffahrt / Hansa-Kanal-Verein, Bremen / Intern. Vereinigung z. Förderung des Rheines bis zum Bodensee / Kanalverein Berlin-Leipzig / Küstenkanal-Verein Oldenburg Nordschweiz. Verband f. Schiffahrt Rhein-Bodensee / Pommerscher Binnenschiffahrtsverein / Schlesischer Oderverein / Südostpreuß Kanalverein e. V. / Südwestdeutscher Kanalverein f. Rhein-Donau Neckar / Verband für Kanalisierung der Mosel u. Saar / Verband zur Wahrung der märk. Schiffahrtsinteressen e. V. / Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr e. V. / Werra-Kanalverein zur Verbindung der Weser mit Main und Donau / Weser-Bund e. V.

Schriftleitung:
Berlin NW 87, Klopstockstraße Nr. 42
Fernruf Hansa Nr. 2744-45-55, Tel.-Adr.: Binnenfahrt



Die in der Z. f. B. zur Veröffentlichung gelangenden Aufsätze gehen in das Eigentum des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V über. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Herausgeber keine Verantwortung Beantwortung von Anfragen und Rücksendung von Manuskripten erfolgt nur, wenn Rückporto beigefügt ist. Nachdruck einzelner Artikel ist nur mit Erlaubnis der Schriftleitung und unter Quellenangabe gestattet. **Bezugspreis** monatlich 2 Mark, nach dem Ausland monatlich 3 Mark Einzelhefte kosten 1,25 M. **Anzeigen.** Die 4 gespalt. Millimeterzeile 20 Pfg. Bei Wiederholungen Rabatt laut Tarif. Etwaiger Erscheinungsausfall infolge höherer Gewalt oder Streiks berechtigt nicht zur Rückforderung des Bezugsgelder

Verlag:
Mammut-Verlag G. m. b. H.
Berlin S14, Wallstr. 56, Fernruf F. 7 Jannowitz Nr. 4570

Vorhersage des Temperaturcharakters des Winters 1928/29

Von Dr. Franz Baur, Berlin.

(Nachdruck verboten.)

Die für die Gestaltung der Witterungsverhältnisse im Winter in Mitteleuropa maßgebenden Bestandteile der „Witterungsgeschichte" lassen sich in drei Gruppen einteilen:

1. Die Luftdruckverhältnisse in den sog. „Aktionszentren" der allgemeinen atmosphärischen Zirkulation im vorausgegangenen Frühjahr und Sommer,
2. die Luftmassenverschiebungen im Herbst in Europa und über den angrenzenden Kontinenten und Meeren, besonders die Luftdruckverteilung über Europa im Oktober,
3. die Temperaturverteilung im Sommer und Herbst auf der Nordhalbkugel der Erde,
4. die Eisverhältnisse im nördlichen Polarmeer in der ersten Jahreshälfte.

Während nun die unter 1. genannten Einflüsse im Jahre 1928 eine Abweichung von den normalen Verhältnissen in der Richtung aufwiesen, daß darauf auf einen milden Winter in Deutschland geschlossen werden könnte, deuten die unter 2. genannten Veränderungen im Herbst auf einen kalten Winter 1928/29 hin. Nach der vorausgegangenen Temperaturverteilung wird der Winter ein ziemlich normaler sein und über die Eisverhältnisse in der Aktis konnten keine zuverlässigen Nachrichten erlangt werden. Setzt man die im Jahre 1928 beobachteten Werte in die ermittelte, die Bestandteile 1.—3. enthaltende Beziehungsgleichung ein, so ergibt sich für Deutschland als Erwartungswert der durchschnittlichen Temperaturabweichung des Winters 1928/29 (vom Normalwert) $+ 0,3^0$ C. Unter Berücksichtigung des mittleren Fehlers der Beziehungsgleichung folgt hieraus, daß die Abweichung der mittleren Wintertemperatur Deutschlands von der normalen 1928/29 mit 84% Wahrscheinlichkeit zwischen $+ 2,0^0$ und $— 1,4^0$ C. liegen wird.

Bezeichnet man Winter, deren Temperaturmittel um $2\frac{1}{2}{}^0$ C. oder mehr über dem normalen liegt, als sehr mild und Winter, deren Temperaturmittel um $2\frac{1}{2}{}^0$ C. oder mehr unter dem normalen liegt, als sehr streng, so kann gesagt werden, daß 1928/29 für das Eintreten eines in solcher Weise definierten sehr milden Winters nur eine Wahrscheinlichkeit von 3/100, für das Eintreten eines sehr strengen Winters eine Wahrscheinlichkeit von nur 1/100 besteht. Ein sehr strenger oder sehr milder Winter ist demnach nicht zu erwarten, vielmehr werden milde und kalte Perioden miteinander derart abwechseln, daß die Mitteltemperatur des Winters eine ziemlich normale sein wird.

Im nächsten Heft (Nr. 24) der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" gelangen u. a. nachstehende Aufsätze zur Veröffentlichung:

„Tarifhoheit und Binnenhäfen"
Von Staatssekretär a. D. Peters, Berlin

„Das Projekt einer Wolga-Don-Wasserstraße"
Von Geh. Baurat Contag, Berlin

Tagung des Reichswasserstraßenbeirates

Nachstehend veröffentlichen wir den amtlichen Bericht über die am 30. 11. 1928 stattgefundene Sitzung des Reichs-Wasserstraßenbeirates, die sich u. a. mit der zum 1. 10. 1928 ohne Anhörung des Reichs-Wasserstraßenbeirates angeordneten 11proz. Erhöhung der Schiffahrtabgaben zu befassen hatte. Im Hinblick auf die Quelle des Berichtes ist es verständlich, daß er den Wortlaut der im Anschluß an das Referat von Oberbürgermeister a. D. Dr. Otto Most, Duisburg angenommenen Entschließung vermissen läßt, worin das Vorgehen des Herrn Reichsverkehrsministers aufs schärfste verurteilt wird. Wir begnügen uns für heute, den Wortlaut der Entschließung im Anschluß an den Bericht ergänzend zu veröffentlichen, behalten uns aber vor, auf das leidige Thema „Erhöhung der Schiffahrtabgaben" nochmals abschließend zurückzukommen.

Die Schriftleitung.

Unter dem Vorsitz des Reichsverkehrsministers von Guérard tagte am 30. November in Berlin der Reichs-Wasserstraßenbeirat, den der Minister mit einer längeren Rede eröffnete, in der er seinem Willen Ausdruck verlieh, auch künftig mit den Wasserstraßenbeiräten vertrauensvoll zusammen zu arbeiten. Der Minister verbreitete sich dann über die Reformbedürftigkeit der Reichs-Wasserstraßenverwaltung, die er als einen auf die Dauer nicht tragbaren Zustand bezeichnete. Mit der Möglichkeit, an einzelnen Stellen die Reform beschleunigt besonderen Bedürfnissen anzupassen, sei zu rechnen. Im übrigen müsse bei den Vorarbeiten der allgemeinen im Flusse befindlichen Frage des Verhältnisses von Reich und Ländern Rechnung getragen werden. Was das Verhältnis von Eisenbahn und Binnenschiffahrt betreffe, wolle er, solange noch keine Beschlußfassung des für die Verkehrsfragen eingesetzten „Drillingsausschusses" vorliege, in vorsichtiger Tarifpolitik einen gerechten Ausgleich zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt suchen.

Den Staatsverträgen zwischen dem Reiche und einzelnen Ländern über die durchzuführenden großen Kanalbauten, Mittellandkanal einschl. Südflügel, Rhein—Main—Donau-Kanal und Neckar-Kanal, wird der Minister die Vertragstreue halten. Berücksichtigt müssen dabei die schwierigen finanziellen Verhältnisse werden, insbesondere die Unmöglichkeit, die Kanäle nach dem Muster früherer Zeiten aus Anleihemitteln zu bauen. Hier wie auch hinsichtlich sonstiger Wasserstraßenwünsche müsse die finanzielle Zwangslage berücksichtigt werden. Wichtige Aufgaben sieht der Minister vor allem in den Grenzgebieten in Ost und West. Aus der allgemeinen Wasserstraßenpolitik heraus sei auch die Erhöhung der Binnenschiffahrtabgaben notwendig geworden. Politisch sei sie nun einmal an den Zeitpunkt der Erhöhung der Reichsbahntarife gebunden gewesen. Der Minister bedauerte, daß es ihm nicht möglich gewesen sei, vor der Durchführung dieser Maßnahme den Reichs-Wasserstraßenbeirat zu hören.

In der Diskussion wurde zunächst die Schiffahrtabgabenfrage erörtert. Ministerial-Dirigent Koenigs führte im Anschluß an eine dem Reichs-Wasserstraßenbeirat überreichte Denkschrift, ausgehend von der Anerkennung der schwierigen Lage der Binnenschiffahrt besonders auch in ihrem Wettbewerb mit der Reichsbahn, aus, wie schon in Preußen in den jahrzehntelangen Kämpfen um den Neubau von Wasserstraßen der Gedanke der Selbstkostendeckung sich bis zum preußischen Gesetz von 1905 und zum Reichsgesetz von 1911 durchgesetzt und wie er auch in den großen zwischenstaatlichen Verträgen der Nachkriegszeit die Anerkennung der ganzen Welt gefunden hat. Auch in Eingaben von Interessenten zur Begründung neuer Kanalwünsche werde regelmäßig das Selbstkostendeckungsprinzip anerkannt. In der Praxis sei allerdings der Grundsatz niemals voll durchzuführen, schon deshalb nicht, weil die natürlichen großen Ströme abgabefrei bleiben müßten. Praktisch würden also nur Kanäle und kanalisierte Flüsse mit Schiffahrtabgaben belastet werden. Der Vortragende wies weiter darauf hin, daß seit der Stabilisierung eine Erhöhung der Schiffahrtabgaben nicht vorgekommen sei; vielmehr seien in zahlreichen Einzeltarifen Ermäßigungen durchgeführt worden. Weitere dringliche Anträge auf Einzelermäßigungen hätte die Verwaltung gerne berücksichtigt, sei aber nicht in der Lage gewesen, zum Ausgleich individuelle Erhöhungen durchzuführen. Der verschiedentlich vertretene Gedanke, es sei logisch falsch gewesen, die Tarife allgemein zu erhöhen und dann in Einzelfällen zum Ausgleich von Härten zahlreiche Ermäßigungen vorzunehmen, widerspreche der Praxis, da sich wenigstens bisher kein Wirtschaftszweig auf eine Erhöhung gerade seiner Tarife eingelassen hat. So habe es sich gerade im Interesse schonungsbedürftiger Verkehrsbeziehungen ausgewirkt, daß zunächst in der allgemeinen Tariferhöhung ein Ausgangspunkt geschaffen sei. Inzwischen seien in zahlreichen Besprechungen fast aller Bezirks-Wasserstraßenbeiräte und ihrer Ausschüsse ausgiebige Verhandlungen über einzelne volkswirtschaftlich erforderliche Tarifmaßnahmen durchgeführt worden und hätten zu befriedigenden Ergebnissen geführt. Der Redner hoffte, der Reichs-Wasserstraßenbeirat werde

anerkennen, daß mit einer rein negativen Einstellung zu den Schiffahrtabgaben keine positive Wasserstraßenpolitik getrieben werden könne.

Von den Diskussionsrednern wandte sich Oberbürgermeister Dr. Most gegen die Uebergehung des Reichs-Wasserstraßenbeirats bei der Tariferhöhung und brachte eine Entschließung ein, die für die Zukunft von einem solchen Verfahren abzusehen bat. Die Entschließung fand Annahme. (Siehe S. 664). In sachlicher Hinsicht erklärte der Redner das Prinzip der Selbstkostendeckung zwar für neue Kanäle richtig, für alte dagegen nicht für anwendbar. Er machte auf den Unterschied der Rechtslage aufmerksam, wonach zwar für die Wasserstraßen eine Höchstgrenze ihrer Einträglichkeit verfassungsrechtlich vorgeschrieben sei, eine solche bei den Eisenbahnen dagegen fehle. Hier liege ein grundsätzlicher Unterschied. Im Inlandwechselverkehr zwischen den einzelnen statistischen Verkehrszählbezirken, der hauptsächlich für die Binnenschiffahrt in Frage komme, habe die Eisenbahn gegenüber der Vorkriegszeit eine Verkehrszunahme aufzuweisen. Die Binnenschiffahrt habe in den gleichen Beziehungen verloren. Sie sei also besonders schonungsbedürftig. Redner bat, den Drillingsausschuß mit der durch die Tariferhöhung geschaffenen Lage zu befassen.

Rudolph (Verkehrsbund), der in formeller Beziehung dem Vorredner beitrat, erklärte sachlich die Abgabenerhöhung für nicht zu hoch. Da die Tarife der Wasserstraßen-Arbeiter nicht ganz ohne Beziehungen zu den Einnahmen der Wasserstraßenverwaltung seien, so müsse er für eine gesunde Abgabenpolitik eintreten.

Bei der Besprechung des Haushalts der Reichs - Wasserstraßenverwaltung*) für 1929 gab einleitend Ministerialdirektor Dr. Gährs einen Ueberblick über die gesamten Ausgaben, welche gegenüber denen des Vorjahres haben gekürzt werden müssen.

Auf Grund der Generaldebatte wurde folgende Entschließung angenommen:

„Der Reichs-Wasserstraßenbeirat verkennt die Notwendigkeit äußerster Vorsicht bei Aufstellung des Haushalts 1929 keinesfalls, er hat aber mit schwerer Besorgnis gehört, daß der Herr Reichsfinanzminister es für erforderlich erklärt hat, die in der Uebersicht der für den Haushalt der Reichswasserstraßenverwaltung 1929 angemeldeten einmaligen und außerordentlichen Ausgaben vorgesehenen Mittel für die planmäßige Beendigung der Vor- und Entwurfsarbeiten für Kanalbauten abzusetzen.

Soweit bekannt, beruht die Anordnung dieser Vor- und Entwurfsarbeiten auf dem Beschluß des Reichstags, die Wirtschaftlichkeit und Bauwürdigkeit dieser Kanäle zu untersuchen, um festzustellen, ob und welche Frachtvorteile sie

*) Anmerkung der Schriftleitung: Die „Uebersicht der für den Haushalt der Reichs-Wasserstraßenverwaltung 1929 angemeldeten einmaligen und außerordentlichen Ausgaben" (Drucksache Nr. 33 des Reichs-Wasserstraßenbeirates) ist vom Zentral-Verein der deutschen Binnenschiffahrt den angeschlossenen Schiffahrts- und Kanalverbänden bereits unmittelbar zugegangen. Wir werden auf den Haushalt des Reichsverkehrsministers im einzelnen zurückkommen, wenn er bis zur Vorlage an den Reichstag gediehen ist.

Wichtige Mitteilungen für den Leserkreis der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt"

1. Der Verlag der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" geht mit Wirkung vom 1. Januar 1929 auf die Verlagsbuchhandlung Meißner & Christiansen, Hamburg 1, Hermannstraße 44 über.
2. Herausgeber der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" bleibt nach wie vor der Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt e. V., Berlin NW 87, Klopstockstr. 42.
3. In der Schriftleitung der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" tritt ebenfalls keine Aenderung ein. Sie verbleibt beim Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt e. V., Berlin NW 87, Klopstockstr. 42.
4. Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" erscheint ab 1. Januar 1929 in zweifacher Ausgabe, und zwar
   a) als Reichs-Ausgabe (Ausgabe A) monatlich einmal, jeweils in der ersten Monatshälfte, in einem Umfang von je 48 Textseiten,
   b) in der Ausgabe B als „Mitteilungsblätter der Stromgebiete der Elbe, Oder und der Märkischen Wasserstraßen", zweimal monatlich, jeweils am 1. und 15. d. Mts.
5. Die „Reichs-Ausgabe" (Ausgabe A) der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" geht den Mitgliedern des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V. laufend kostenlos zu. Von Nicht-Mitgliedern kann sie zu einem — vom Verlag festzusetzenden — Abonnementspreis bezogen werden.
6. Die mit dem Untertitel „Mitteilungsblätter der Stromgebiete der Elbe, Oder und der Märkischen Wasserstraßen" erscheinende Ausgabe B der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" wird in ihrem Inhalt auf die besonderen Belange dieser Stromgebiete zugeschnitten sein und vor allem als Veröffentlichungs-Organ der Wasserstraßenbehörden und Binnenschiffahrts-Körperschaften dieser Stromgebiete dienen. / Die Bezugsbedingungen für die „Mitteilungsblätter" werden noch bekanntgegeben.

*

Beschwerden über unpünktliche oder ausgebliebene Zustellung der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" bitten wir zunächst beim zuständigen Postamt vorzubringen, weil dadurch jede Unregelmäßigkeit am schnellsten aufgeklärt wird. Erst wenn die Beschwerde bei der Postanstalt keinen Erfolg haben sollte, bitten wir, die Verlagsbuchhandlung Meißner & Christiansen, Hamburg 1, Hermannstr. 44 zu verständigen.

den Reichsbahntarifen gegenüber bringen würden.

Alsdann sollte geprüft werden, ob die Bahn zur Gewährung entsprechender Tarife in der Lage und bereit sei, andernfalls sollte der betr. Kanalplan tunlichst bald verwirklicht werden.

Der Reichs-Wasserstraßenbeirat ersucht daher den Herrn Reichsverkehrsminister, mit allem Nachdruck dafür zu sorgen, daß die in Angriff genommenen Vor- und Entwurfsarbeiten ohne Unterbrechung zu Ende geführt werden, und daß mit aller Beschleunigung die Feststellung der amtlichen Entwürfe erfolgt."

Landesrat Alstät erkannte zum Mittellandkanal an, daß das Reichsverkehrsministerium im allgemeinen den Wünschen der Provinz Sachsen nachgekommen sei, forderte aber für die Zukunft Mittel zum Bau des Saale—Elster-Kanals und zum Ausbau der Mittelweser, um das Wasser der Harz-Talsperren freizubekommen. Anschließend an die Besprechung der Haushaltsmittel für die Wasserstraßen zwischen Elbe und Oder nahm der Reichs-Wasserstraßenbeirat folgende Entschließung an:

„In der Ueberzeugung, daß die Absicht des Reichsfinanzministeriums, die für den 2. Abstieg des Hohenzollernkanals bei Niederfinow im Haushaltsentwurf 1929 beantragten Mittel von 3,5 Millionen RM. auf 2,5 Millionen RM. herabzusetzen und sodann eine mehrjährige Baupause eintreten zu lassen, angesichts des gefahrdrohenden Zustandes des ersten Schleusenabstieges unvertretbar ist, vielmehr zur sicheren Aufrechterhaltung der Wasserstraßenverbindung zwischen Berlin und dem infolge der Auswirkungen des Versailler Diktates ohnehin in seinen Hinterlandbeziehungen schwer geschädigten Seehafen Stettin eine beschleunigte Beendigung der Bauarbeiten unumgänglich notwendig ist, bittet der Reichs-Wasserstraßenbeirat den Herrn Reichsverkehrsminister, sowohl im Reichskabinett wie dem Reichstag gegenüber unbedingt für eine Aufrechterhaltung der Anmeldung von 3,5 Millionen RM. für den 2. Abstieg bei Niederfinow und für eine ungesäumte Fertigstellung des Hebewerkes in dem technisch möglichen Bautempo eintreten zu wollen."

Bei der Besprechung der Haushaltsmittel für den Dortmund—Ems-Kanal, den Rhein—Herne-Kanal, den Lippe-Kanal und den Küsten-Kanal billigte der Beirat die vom Reichsverkehrsministerium angemeldeten Ausgaben.

Bei der Aussprache über den Ems—Weser-Kanal und die Kanalisierung der Weser faßte der Reichs-Wasserstraßenbeirat folgende Entschließung:

„Der Reichs-Wasserstraßenbeirat nimmt mit Befriedigung davon Kenntnis, daß die Nichteinstellung von Mitteln für den Ausbau des Dortmund—Ems-Kanals und die Kanalisierung der Mittelweser nicht eine Zurückstellung dieser Bauten bedeutet, sondern daß beabsichtigt ist, die hierfür erforderlichen Mittel durch Sondergesetze anzufordern. Der Reichs - Wasserstraßenbeirat bittet die Reichsregierung, mit allem Nachdruck diese Gesetze zur Annahme und Durchführung zu bringen."

Bei Besprechung der Anforderung von Mitteln für Beihilfen zum Bau der Rheinbrücken bei Ludwigshafen, Speyer und Maxau forderte Oberbürgermeister Külb (Mainz) Bereitstellung von Mitteln für den Bau einer neuen Brücke bei Mainz, bezw. für die Verbreiterung der dort bestehenden Brücke.

Es wurde auf Anregung der Vertreter der besetzten Gebiete folgende Entschließung angenommen:

„Der Reichs-Wasserstraßenbeirat erhebt einstimmig schärfsten Protest gegen die Bestrebungen der Botschafter-Konferenz, den Ausbau der Verkehrsanlagen des besetzten Gebietes und darüber hinaus der entmilitarisierten Zone seiner Entscheidung zu unterwerfen. Der Reichs-Wasserstraßenbeirat erblickt in diesen Bestrebungen eine flagrante Ueberschreitung und Verletzung der Vereinbarung der Friedensverträge und Abmachungen, die geeignet sind, der Zukunft und Entwicklung des besetzten Gebietes unabsehbaren Schaden zuzufügen. Er bittet den Herrn Reichsverkehrsminister, im Einvernehmen mit dem Reichsaußenminister alle Schritte zu tun, um diese flagranten Vertragsverletzungen abzuwenden."

Die vom Reichsverkehrsministerium angemeldeten Haushaltsmittel für den Neckar, den Main unterhalb Aschaffenburg, den Rhein—Aachen-Kanal, sowie für die Wasserstraßen im Donau—Main-Gebiet wurden vom Reichs-Wasserstraßenbeirat gebilligt.

*

Die Entschließung, die im Anschluß an das Referat von Oberbürgermeister a. D. Dr. Most, Duisburg (vgl. S. 662) gefaßt wurde, und in der der Reichs-Wasserstraßenbeirat das Vorgehen des Herrn Reichsverkehrsministers bei der Erhöhung der Schiffahrtabgaben auf das schärfste mißbilligt, hat folgenden Wortlaut:

„Die bewußte Ausschaltung des zur Mitwirkung in allgemeinen Tarifangelegenheiten gesetzlich berufenen Reichs-Wasserstraßenbeirats gelegentlich der zum 1. Oktober 1928 angeordneten allgemeinen Erhöhung der Schiffahrtabgaben bedeutet eine Rechtswidrigkeit, da § 9 der in Ausführung von Artikel 98 der Reichsverfassung erlassenen Verordnung über Beiräte für die Reichswasserstraßen vom 26. Januar 1925, diese Anhörung des Reichswasserstraßenbeirats in solchen Fragen zu einer zwingenden Pflicht der Reichsregierung macht. Eine wiederholte Außerachtlassung dieser Pflicht wäre geeignet, das Vertrauen des Reichs-Wasserstraßenbeirats in die Führung der deutschen Reichsverkehrspolitik zu erschüttern. Der Reichs-Wasserstraßenbeirat bedauert deshalb dieses Vorgehen aufs tiefste, legt mit Ernst Verwahrung dagegen ein und richtet an die Reichsregierung das Ersuchen, dafür zu sorgen, daß derartiges sich nicht wiederholt."

Abmessungen der Frachtfahrzeuge auf den Märkischen Wasserstraßen

Von Wasserbaudirektor Frentzen, Potsdam,
und Reg.- und Baurat von Both, Potsdam.

I. Vorbemerkung.

1. Bezeichnung der Fahrzeugarten.

Anläßlich von Untersuchungen über die zweckmäßigsten Abmessungen neu zu erbauender Schleusen hat die Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen unter anderem auch Gelegenheit genommen, über die Größe der auf den Wasserstraßen ihres Bezirks verkehrenden Frachtfahrzeuge genauere Feststellungen zu machen, als sie bisher vorlagen. Als Unterlagen dafür dienten ihr Aufzeichnungen in den „Betriebsbüchern" der Schleusen, in denen seit mehreren Jahren täglich neben anderen Angaben auch Anzahl, Größe und Verkehrsrichtung der die betreffenden Schleusen benutzenden Fahrzeuge angeschrieben werden. Die Fahrzeuge werden dabei durch die in der märkischen Schiffahrt üblichen Bezeichnungen unterschieden, die in der nachstehenden Tafel zusammengestellt und in ihrer Bedeutung erläutert sind.

TAFEL I.

	Länge m	Breite m	gewöhnl. Tragfähigkeit t
Finow Maß	40	4,6	200
Großfinow Maß	41	5,1	300
Berliner Maß	46	6,6	350
Saale Maß	51	6,0	400
Breslauer Maß	55	8,0	550
Niegripper Maß . . .	62	7,7	500
Plauer Maß	65	8,0	650

Die Bezeichnungen weichen teilweise von denen in der technischen Literatur üblichen ab. Insbesondere ist der sogenannte 600 t-Kahn hier als Plauer Maß-Kahn, der sogenannte 400 t-Kahn als Breslauer Maßkahn aufgeführt. Auch sind neben bekannteren Kahnarten, wie dem Finow- und dem Saale-Maßkahn, auch einige andere, weniger bekannte, aufgeführt, die örtlichen Verhältnissen ihren Ursprung verdanken. Die Angaben in der Tafel dürften aber genügen, um auch diese Kahnarten zu kennzeichnen. Hervorgehoben sei nur noch, daß die in der Tafel angegebenen „gewöhnlichen Tragfähigkeiten" nur als sehr abgerundete Durchschnittswerte des ganzen Bezirks angesehen werden können. Sie werden im Einzelfall häufig nicht unerheblich über- wie unterschritten und zwar — zumal bei den älteren Kahntypen —, auf den einzelnen Wasserstraßen in ganz verschiedener Stärke und Richtung. Insbesondere die „gewöhnlichen" Tragfähigkeiten des Finowkahnes auf den einzelnen Wasserstraßen zeigen solche Verschiedenheiten untereinander und gegenüber dem in der Tafel angegebenen Wert.

2. Bezeichnung der Wasserstraßen.

„Betriebsbücher", die Angaben über die täglich durchfahrenden Kähne der verschiedenen Arten enthalten, werden an allen Schleusen der Märkischen Wasserstraßen geführt. Für die vorliegenden Feststellungen brauchten aber selbstverständlich nur die Bücher der wichtigsten Schleusen in den 5 Teilgebieten des märkischen Wasserstraßennetzes herangezogen zu werden, in die sich dieses sowohl geographisch wie nach Art des Verkehrs gleichsam von selbst gliedert. Die Bezeichnung dieser Teilgebiete, die wichtigsten Wasserstraßen, die zu ihnen gehören, und die Zählschleusen, deren Angaben für die vorliegenden Feststellungen benutzt sind, zeigt die nachfolgende

TAFEL II.

Wasserstraße	Zählstelle
I. Obere-Havel-Wasserstraße	
a) Voß-Kanal	Liebenwalde
b) Obere Havel . . .	Zehdenick
II. Havel—Oder-Wasserstraße	
a) Hohenzollernkanal .	Niederfinow
b) Finowkanal	Liepe
III. Spree—Oder-Wasserstraße	
a) Oder—Spree-Kanal	Wernsdorf
b) Rüdersdorf. Gewässer	Woltersdorf
c) Dahme-Wasserstraße	Königswusterhausen
IV. Havel—Elbe-Wasserstraße	
Ihle—Plauer-Kanal . .	Plaue
V. Untere-Havel-Wasserstraße	
(von Spandau bis z. Elbe)	Rathenow

Zur Erläuterung dieser Tafel diene der Uebersichtsplan Seite 668, der gleichzeitig Aufschluß darüber gibt, wie weit die verschiedenen Wasserstraßen nach ihrem derzeitigen Ausbauzustand für die verschiedenen Fahrzeugarten benutzbar sind.

II. Feststellungen aus den Betriebsbüchern.

Im nachfolgenden soll nun das Ergebnis der im Jahre 1926 gemachten Feststellungen kurz dargestellt und erläutert werden.

1. Ueberwiegen des Finowkahns und Gründe dafür.

Bild 1 zeigt in seinem inneren Kreis zunächst den Anteil der verschiedenen Fahrzeugarten am Verkehr des Gesamtnetzes und läßt als wichtigstes auf den ersten Blick erkennen, daß der „Finowkahn", dessen Namen ja von der ältesten künstlichen Wasserstraße der Mark hergeleitet ist, auch heute noch mit 50% unter den auf den Märkischen Wasserstraßen verkehrenden Fahrzeugen zahlenmäßig bei weitem überwiegt. Keine der später aufgenommenen Kahnarten kommt ihm auch nur annähernd an Häufigkeit gleich. Berliner und Breslauer Maß sind nur mit je 20%, Saale und Plauer Maß nur mit je 4% vertreten.

Die Gründe für diese offensichtliche Bevorzugung des Finowkahns im Verkehr der Märkischen Wasserstraßen sind offenbar in erster Linie wirtschaftliche, denn ein Blick auf den Uebersichtslageplan Seite 668 zeigt sofort, daß der Ausbauzustand des Wasserstraßennetzes dafür allein nicht maßgebend sein kann. Von seinen insgesamt 1270 km schiffbaren Wasserstraßen (Reichs- und Preußische Wasserstraßen zusammen) sind zurzeit befahrbar:

nur für Finow-Maßkähne und darunter . . rd. 350 km — 27%
nur für Großfinow-Maßkähne und darunter rd. 200 km — 16%
nur für Berliner Maßkähne und darunter . rd. 40 km — 3%
nur für Saale-Maßkähne und darunter . . rd. 90 km — 7%
nur für Breslauer Maßkähne und darunter rd. 90 km — 7%
nur für Niegripper Maßkähne und darunter rd. 30 km — 3%
nur für Plauer Maßkähne und darunter . . rd. 550 km — 44%

Mehr als 70% der Wasserstraßen sind also auch Kähnen über Finowmaß zugänglich.

In Bild 2 ist nun weiterhin dargestellt, wie stark die einzelnen Fahrzeugarten auf den fünf verschiedenen Hauptwasserstraßen am Verkehr beteiligt sind. Es läßt erkennen, daß das Ueberwiegen des Finowkahns im Gesamtverkehr nicht nur auf seine Alleinherrschaft auf der nur für Fahrzeuge seiner Größe benutzbaren Oberen Havel zurückzuführen ist. Es stellt vielmehr auch auf der Havel-Oder-Wasserstraße II, also dem Hohenzollern- und dem Finowkanal, und der Havel-Elbe-Wasserstraße IV, also dem Ihle—Plauer-Kanal, mit 59 bezw. 45% bei weitem die größte Zahl von Fahrzeugen einer Gattung, obwohl beide Wasserstraßen bekanntlich schon seit Jahren für 600 t-Kähne ausgebaut sind.

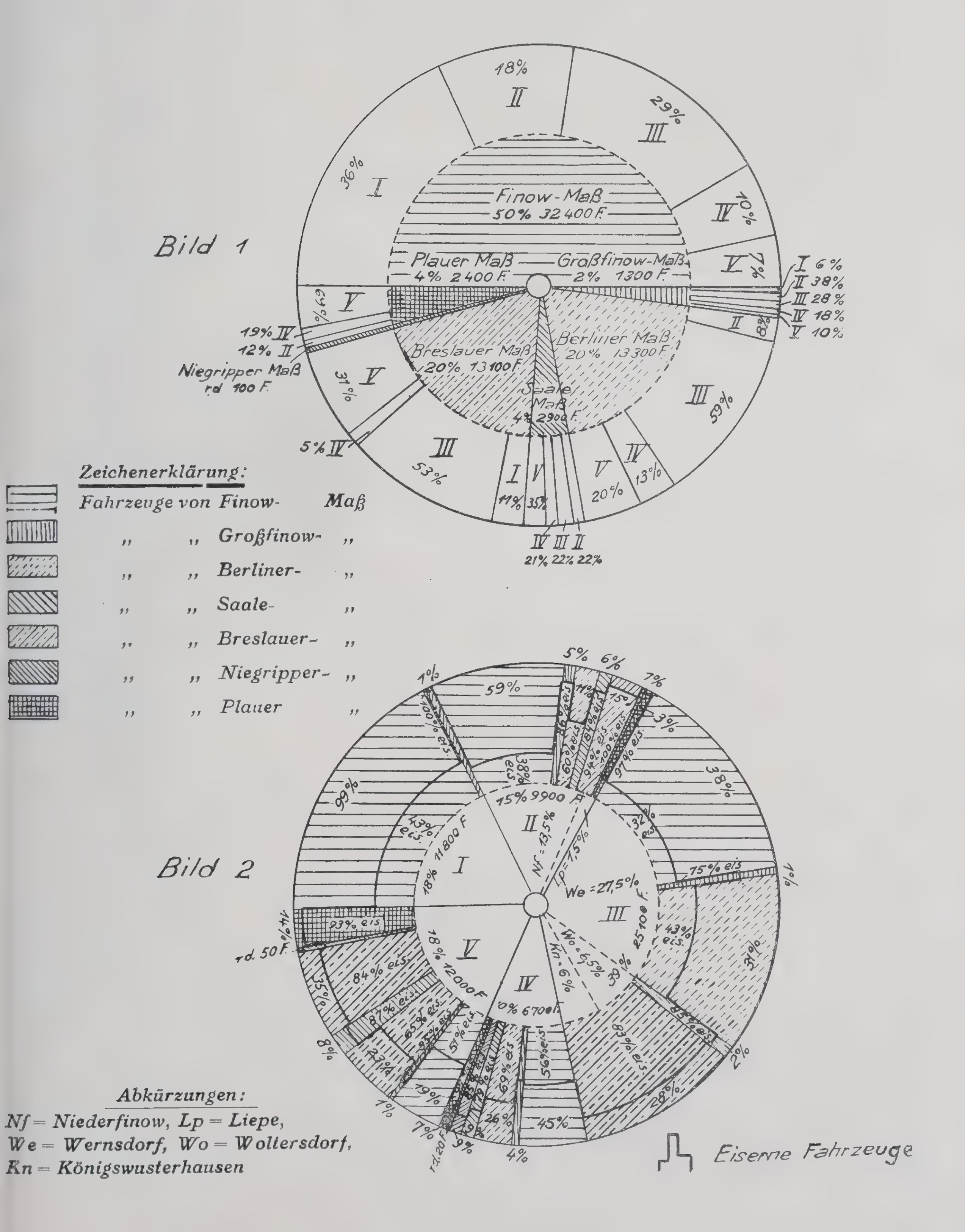
In Tafel III sind nun einmal die wichtigsten Verkehrsbeziehungen, die die 5 Hauptwasserstraßen vermitteln, einander gegenübergestellt, insbesondere die Mengen der wichtigsten Güter und die Länge der hauptsächlich in Betracht kommenden Reisewege. Diese Darstellung läßt einmal erkennen, daß die Wasserstraßen II und IV, auf denen der Finowkahn, unabhängig von ihrem Ausbauzustand, vorherrscht, gerade den Verkehr auf den verhältnismäßig kurzen Entfernungen Berlin—Stettin — 180 km — und Berlin—Magdeburg — 160 km — vermitteln. Weiterhin geht daraus hervor, daß auf diesen Wasserstraßen (im Vergleich zu den Wasserstraßen III und V) die Beförderung von Ziegeln, Erde, Holz und Lebensmitteln in großen Mengen, für deren Beförderung der Finowkahn besonders geeignet erscheint, einen verhältnismäßig großen Umfang hat.

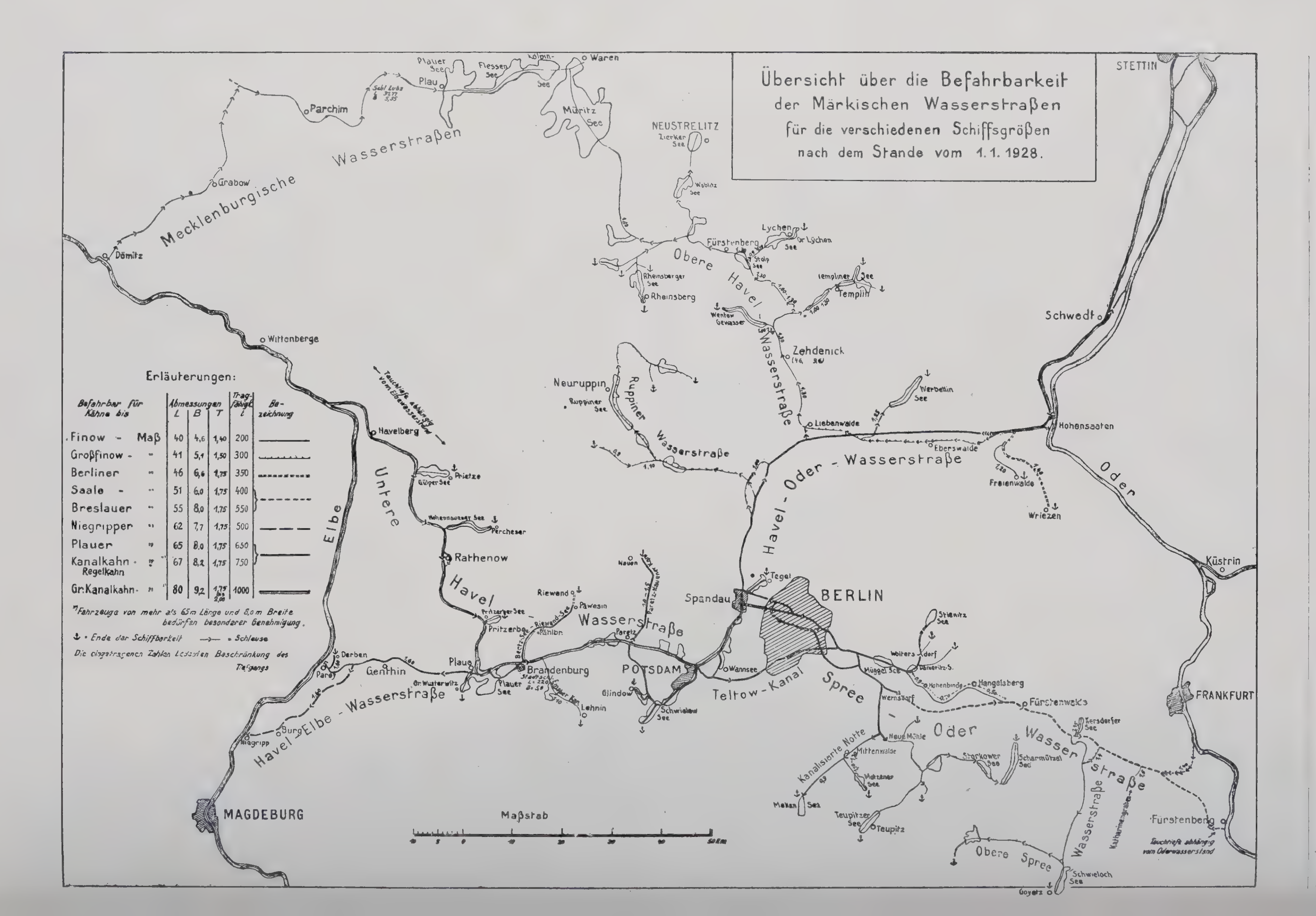
Diese Darstellung deutet also, zumal in Verbindung mit den vorhergegebenen, auf eine ganze Reihe von Gründen hin, die für das Vorherrschen des Finowkahns in verschiedenen Verkehrsbeziehungen der Mark verantwortlich sind, und die auch durch die unmittelbare Beobachtung des Verkehrs jederzeit bestätigt werden. Der Finowkahn besitzt augenscheinlich mancherlei wirtschaftliche und praktische Vorzüge, die den größeren Kahnarten nicht anhaften. Schon das Verhältnis zwischen Reisedauer einerseits und Lade- und Löschdauer andererseits ist für ihn bei den — in vielen Verkehrsbeziehungen bestehenden — kurzen Entfernungen wesentlich günstiger als für die 2 bis 2½ mal so großen Niegripper und Plauer Kähne. Dazu kommt, daß das Be- und Entladen der kleinen Finowkähne vielfach ohne maschinelle Verladevorrichtungen von der Schiffsbesatzung selbst bewirkt werden kann, zumal diese Kähne im Hafenverkehr leicht beweglich sind und ohne Schwierigkeiten und rasch beim Löschen und Laden verholt werden können. Nicht unwesentlich ist ferner, daß die kleinen Ladungen, die diese Kahngattung braucht, unter den heutigen Wirtschaftsverhältnissen auf dem Frachtenmarkt viel häufiger zu finden sind als große Frachten, und daß der Finowkahn auch die zahlreichen kleineren Wasserstraßen und Liegestellen der Mark aufsuchen kann, die den größeren verschlossen sind. Daher auch seine Bevorzugung für die Beförderung von Baustoffen wie Ziegel, Steinen, Kies, Sand, Ton; von landwirtschaftlichen Erzeugnissen und Bedürfnissen wie Kartoffeln, Zuckerrüben, Dünger, von Abfallstoffen wie Müll, Stalldung usw., die die Wasserstraßen meist nur von schwer zugänglichen Liegestellen aus erreichen können und häufig auch wieder an ebenso schwer zugänglichen Stellen abgesetzt werden müssen. Schließlich ist auch noch zu beachten, daß der Finowkahn in Anschaffung, Unterhaltung und Betrieb weit billiger ist, als irgendein anderes Fahrzeug. Denn er kostet nur etwa ein Drittel des Saale- und nur ein Viertel des Plauer Maßkahnes. Auch erfordert er nach der Wasserpolizeiverordnung neben dem Schiffsführer nur 1 Mann Besatzung, während schon der nur wenig größere Berliner Kahn deren 1½ haben muß (1 Mann, 1 Jungen). Der Finowkahn ist daher auch das bevorzugte Fahrzeug der Kleinschiffahrt, in deren Händen zurzeit noch etwa vier Fünftel des gesamten in der Mark beheimateten Kahnraums ist.

2. Der Großfinow-Kahn.

Allerdings scheint der gewöhnliche, 4,6 m breite und 40 m lange, Finowkahn mit seiner Tragfähigkeit von nur 175 bis 225 t selbst für die von ihm bevorzugten kurzen Entfernungen ziemlich an der untersten Grenze der Wirtschaftlichkeit zu stehen. Insbesondere dürfte das der Fall sein, sobald die Beförderung hochwertiger Massengüter im Verkehr von Hafen zu Hafen in Frage kommt, für deren

Häufigkeit der verschiedenen Fahrzeugarten im Bereich der Märkischen Wasserstraßen rd 65500 Frachtfahrzeuge




Übersicht über die Befahrbarkeit
der Märkischen Wasserstraßen
für die verschiedenen Schiffsgrößen
nach dem Stande vom 1. 1. 1928.
Erläuterungen:
Befahrbar für Kähne bis | Abmessungen L B T | Tragfähigk. t | Bezeichnung
Finow - Maß 40 4,6 1,40 200
Großfinow - „ 41 5,1 1,50 300
Berliner „ 46 6,6 1,75 350
Saale - „ 51 6,0 1,75 400
Breslauer „ 55 8,0 1,75 550
Niegripper „ 62 7,7 1,75 500
Plauer „ 65 8,0 1,75 650
Kanalkahn - Regelkahn „ *) 67 8,2 1,75 750
Gr. Kanalkahn - „ *) 80 9,2 1,75 bis 2,00 1000
*) Fahrzeuge von mehr als 65 m Länge und 8,0 m Breite bedürfen besonderer Genehmigung.
= Ende der Schiffbarkeit
= Schleuse
Maßstab
STETTIN
Schwedt
Hohensaaten
Oder
Küstrin
FRANKFURT
Fürstenberg
Wriezen
Freienwalde
Eberswalde
Havel - Oder - Wasserstraße
Liebenwalde
Zehdenick
Templin
Lychen
Obere Havel - Wasserstraße
Fürstenberg
NEUSTRELITZ
Rheinsberg
Neuruppin
Ruppiner Wasserstraße
Waren
Müritz See
Plau
Parchim
Grabow
Mecklenburgische Wasserstraßen
Dömitz
Wittenberge
Elbe
Havelberg
Untere Havel
Rathenow
Brandenburg
Genthin
Plaue
Elbe - Wasserstraße
Havel
MAGDEBURG
Spandau
Tegel
BERLIN
POTSDAM
Wannsee
Teltow - Kanal
Spree - Oder Wasserstraße
Fürstenwalde
Kanalisierte Notte
Teupitz
Obere Spree
Goyatz

Tafel III

Die wichtigsten Verkehrsbeziehungen auf den einzelnen Wasserstraßen und Anteil der wichtigsten Güter am Verkehr

Zählstelle	Zehdenick I			Hohensaaten II			Fürstenberg III			Plaue IV			Rathenow V			zusammen I–V		
	nach Berlin	von Berlin	zus.	nach Berlin	von Berlin	zus.	nach Berlin	von Berlin	zus.	nach Berlin	von Berlin	zus.	nach Berlin	von Berlin	zus.	nach Berlin	von Berlin	zus.
Gesamtverkehr	917 000 t			2 016 000 t			2 650 000 t			900 000 t			2 991 000 t			9 474 000 t		
Brennstoffe		5,5	5,5	27,5	7	34,5	61,5		64,5	3	4,5	7,5	20,5	12	32,5	29,5	7	36,5
Ziegel u. Steine	82		82	1	6,5	7,5	0,5	0,5	1	8	25	10,5	0,5	1	1,5	9	2	11
Erde, Ton, Erze				0,5	10,5	11	8,5	3,5	12	22	0,5	22,5	6	0,5	65	65	3,5	10
Zement				0,5	0,5	1								1	1		0,5	0,5
Floßholz	3,5		3,5	3,5		3,5										1		1
Holz	4		4	10	1	11	0,5		0,5		4,5	4,5	6	3	4	3	15	4,5
Getreide Mehl	2,5	1	3,5	6,5	1	7,5	5,5	1,5	7	4	65	10,5	8	3,5	11,5	6	2,5	8,5
Zucker				5		5	2,5		2,5	4,5	7,5	12		3,5	3,5	2	2	4
Metalle, Eisen				2	0,5	2,5	15	1	2,5		1	1	3	2	5	2	1	3
Petroleum, Benzin					1	1		0,5	0,5		0,5	0,5	7		7	2,5		2,5
Stückgut				6	3,5	9,5	1	2	3	9	4	13	12,5	8	20,5	6,5	4,5	11
Sonstiges	1	0,5	15	3,5	2,5	6	3	3,5	6,5	11,5	6,5	18	3,5	3,5	7	4	3,5	7,5
zusammen	93	7	100	66	34	100	84,5	15,5	100	62	38	100	62	38	100	72	28	100
wichtigste Verkehrsbeziehung	Berlin-Zehdenick			Berlin-Stettin			Berlin-Breslau Berlin-Cosel			Berlin-Magdeburg			Berlin-Hamburg					
Entfernung rd. km	70			180			420 570			160			380					

Verladung dort besondere Einrichtungen zur Verfügung stehen. Neuerdings macht sich daher in weiten Kreisen der märkischen Kleinschiffahrt das Bestreben geltend, den alten Finowkahn in äußerster Ausnutzung der Abmessungen der vorhandenen Finowschleusen durch den 5,1 m breiten und 41 m langen „Großfinowkahn" zu ersetzen, der ebenfalls noch auf fast allen Nebenwasserstraßen der Mark verkehren kann, nur 1 Mann Besatzung braucht und dabei doch schon rund 300 t Tragfähigkeit hat. Da er meist vollständig aus Eisen und als Deckkahn gebaut wird und vielfach entweder selbst oder in seinem Beiboot Motorantrieb erhält, wird er besonders gern für die Beförderung von Zucker, Getreide und ähnlichen Massengütern benutzt, deren hoher Wert zur Verminderung von Zinsverlusten eine rasche Beförderung erwünscht erscheinen läßt. Seine Zulassung wird zurzeit streckenweise noch von der Erteilung einer Ausnahme-Genehmigung abhängig gemacht. Die Neubauten dieser Kähne nehmen aber von Jahr zu Jahr zu, und es ist mit Sicherheit zu erwarten, daß der größte Teil der Finowkähne in wenigen Jahrzehnten durch den Großfinowkahn ersetzt sein wird.

3. Der Niegripper und der Plauer Maßkahn.

Die Gründe, die für die Benutzung des Finowkahnes sprechen, richten sich natürlich umgekehrt gegen die Benutzung der großen Fahrzeuge, die

Niegripper und Plauer Maßkähne, die 2 Mann Besatzung brauchen, und sind insofern schon zum großen Teil bestimmend für deren anscheinend schlechtere Verwendbarkeit im inneren Verkehr der Märkischen Wasserstraßen.

Der Niegripper Kahn ist übrigens eine veraltete, nur noch selten vorkommende und jetzt nicht mehr neugebaute Abart des Plauer Maßkahns, und seine Abmessungen — 62 . 7,7 m — konnten nur durch die demnächst fortfallenden Ihlekanalschleusen begründet werden. Der geringe Anteil dieser größeren Kähne am Verkehr dürfte aber ebenso auf die häufig mangelhaften Wasserstände der Oder und die z. Zt. noch unzureichenden Abmessungen der Schleusen des Oder—Spree-Kanal zurückzuführen sein, wie auf den zeitweise starken Bedarf der Elbe an derartigen Kähnen. Dieser letzte Umstand ist auch maßgebend für den verhältnismäßig starken Verkehr von Niegripper und Plauer Maßkähnen auf dem Plauer Kanal in der Richtung zur Elbe; er wird freilich auch bedingt durch die Ersparung von 2 Schiffahrtabgaben gegenüber dem Wege über die Untere Havel, zu der im Verkehr nach Hamburg auch noch die Ersparung an Dampferschlepplohn tritt, weil die Schiffe elbabwärts meist „auf sich selbst reiben."

4. Der Berliner und der Saale-Maßkahn.

Die mittleren Größen, Berliner, Saale- und Breslauer Maß, mit Fassungsvermögen von 350—500 t spielen auf den weiteren Strecken Berlin—Hamburg (380 km) und Berlin—Breslau (415 km). insbesondere für die Verschiffung von Kohle und Erz eine bedeutende Rolle. Der Berliner Maßkahn ist mit rd. 20% sowohl hinsichtlich der Fahrzeuganzahl als auch der Tragfähigkeit am Gesamtverkehr beteiligt. Mit seinen Abmessungen von 46 m Länge und 6,6 m Breite hat er eigentlich längst seine Daseinsberechtigung verloren, da die Berliner Schleusen, soweit sie überhaupt noch für den größeren Verkehr in Betracht kommen, schon längst auf Breslauer und Plauer Maß umgebaut worden sind. Daß dieser Kahn trotzdem noch solch starken Anteil am Gesamtverkehr hat, scheint ein Beweis dafür zu sein, daß seine Tragfähigkeit von 300—400 t einem vorhandenen Bedürfnis entspricht. Das geht auch daraus hervor, daß der ihm in der Größe nahestehende Saale-Maßkahn 51×6 m mit rd. 400 t Tragfähigkeit in letzter Zeit an Zahl zunimmt und insbesondere im Eilverkehr gern Verwendung findet.

5. Der Breslauer Maß-Kahn.

Die nächstgrößere Kahngattung, der Breslauer Maßkahn, 55 × 8 m, ist nach dem Finowkahn die wichtigste Fahrzeuggattung innerhalb der Märkischen Wasserstraßen. Dieser Kahn ist durch den Ausbau des Oder—Spree-Kanals (1887-91) hervorgerufen, dessen Schleusen im allgemeinen mit Schiffen von höchstens 55 m Länge und 8 m Breite durchfahren werden können. Da gleichzeitig mit dem Bau des Oder—Spree-Kanals die obere Oder für den Verkehr von Fahrzeugen ähnlicher Abmesungen aufgestaut und ausgebaut wurde, hatte s. Zt. der Minister der öffentlichen Arbeiten ein Preisausschreiben zur Erlangung geeigneter Schiffsentwürfe für den Verkehr zwischen Oberschlesien und Berlin erlassen. Es war dabei verlangt worden: „bei geringster Masse an Baustoffen die größte Verdrängung, unbeladen aber die geringste Eintauchung, in jeder Beziehung die größte Festigkeit, sodaß das Schiff unbeschadet der Völligkeit mit angemessener Geschwindigkeit und Steuerfähigkeit fortbewegt werden kann." Aus verschiedenen Umarbeitungen der eingereichten Entwürfe ist das jetzt als sogenannter Breslauer Maßkahn verkehrende Fahrzeug hervorgegangen.

Der Umstand, daß es zurzeit noch das größte Fahrzeug ist, das anstandslos auf dem Oder—Spree-Kanal verkehren kann, hat bewirkt, daß es auch im Verkehr der anderen Wasserstraßen der Mark eine bevorzugte Stellung einnimmt, trotzdem es in seinem Verhältnis von Länge zur Breite eine wenig günstige Schiffsform aufweist und ebenso viel Besatzung — 2 Mann — braucht, wie ein Plauer Maßkahn. Andererseits gestattet diese enge Abhängigkeit des Breslauer Maßkahns von den Schleusen - Abmessungen des Oder—Spree - Kanals schon jetzt die Voraussage, daß er an Zahl wesentlich zurückgehen wird, wenn diese Schleusen, wie geplant, auf 67,5 m verlängert werden. Denn mit dem Verschwinden der alten Schleusenmaße verliert auch der Breslauer Maßkahn an Daseinsberechtigung, da ihm für den Verkehr zwischen Schlesien, Berlin und Hamburg der Plauer Maßkahn zweifellos wirtschaftlich weit überlegen ist. Und da ein eiserner Breslauer Maßkahn durch Einbau eines 10 m langen Zwischenstücks leicht in einen Plauer Maßkahn verwandelt werden kann, kann man mit ziemlicher Bestimmtheit voraussagen, daß nach Beendigung des Umbaus der Schleusen des Oder—Spree-Kanals, also etwa vom Jahre 1929 ab, die Zahl der Breslauer Maßkähne in den Märkischen Wasserstraßen zu Gunsten der Plauer erheblich abnehmen wird.

III. Genauere Zählungen.

1. Allgemeine Darstellung.

Bei den regelmäßigen Anschreibungen der Fahrzeugarten in den Schleusenbetriebsbüchern zeigte es sich nun schon bald, daß zahlreiche Fahrzeuge durchaus nicht den in Tafel I angegebenen Durchschnittsabmessungen entsprechen, daß vielmehr eine große Verschiedenartigkeit namentlich bei den kleineren Fahrzeugen besteht. Es wurden daher an einigen Schleusen genauere Beobachtungen angestellt, um Art und Umfang der vorkommenden Abweichungen festzustellen. Die Ergebnisse dieser Beobachtungen an der Schleuse Lehnitz während dreier Monate im Jahre 1926 sind auf Blatt 1 zusammengestellt.

Hier sind in wagerechter Richtung die Fahrzeugbreiten von links beginnend mit 3,75 m Breite und in senkrechter Richtung die Fahrzeuglängen unten beginnend mit 35 m Länge aufgetragen worden, bei den Zählungen ist für jeden Kahn an

der Stelle des Blattes ein Punkt gemacht worden, der der Breite und Länge des betreffenden Kahnes über alles entspricht.

Hierbei hat sich nun zunächst gezeigt, daß die Eintragungen der Fahrzeugmasse sich zwar an einigen Stellen häufen, die in der Nähe der in Tafel I angegebenen Durchschnittsabmessungen liegen; im übrigen aber erstrecken sich die Eintragungen über das ganze Blatt, und es wird damit deutlich vor Augen geführt, daß neben den Durchschnittsmaßen auch viele bisher nicht vermutete Fahrzeuggrößen vorkommen. Um das noch etwas deutlicher hervortreten zu lassen, sind die Fahrzeuggrößen in der Breiten-Richtung in Abständen von 10 zu 10 cm und in der Längenrichtung von 100 zu 100 cm in einen Punkt zusammengefaßt. Ferner wurde ihre Häufigkeit durch eine bestimmte Flächengröße dargestellt, und außerdem die Anzahl der beobachteten Fahrzeuge durch eingeschriebene Zahlen angegeben.

Zum Vergleich der Häufigkeit der verschiedenen Kahnbreiten bezw. Kahnlängen wurden schließlich noch die kleinen Uebersichten rechts unten und links oben beigegeben. Hier sind für jede Breite bezw. Länge die Häufigkeiten zusammengezählt und ihre Werte als Säule aufgetragen worden. Der Prozent-Maßstab ist jeweils angegeben.

2. Ergebnis für die Schleuse Lehnitz.

Bei den Beobachtungen an der Schleuse Lehnitz wurden insgesamt rd. 7500 Fahrzeuge von mehr als 4 m Breite und 35 m Länge gezählt. Davon besaßen 6 300 annähernd Regel-Abmessungen, während die übrigen rd. 1 200 Fahrzeuge — 16% der Gesamtsumme — Abmessungen zeigen, die mehr oder weniger von dem Regelmaß abweichen. Im einzelnen ergab sich:

TAFEL IV.

Finow-Maß	79,0%
Großfinow-Maß	2,0%
Berliner Maß	4,0%
Saale-Maß	1,0%
Breslauer Maß	3,0%
Niegripper Maß	—
Plauer Maß	0,5%
Sonstige Maße	10,5%
	100,0%

Unverkennbar ist also auch hier das Vorherrschen des Finowmaßkahnes. Er stellt sogar beinahe 80% der beobachteten Kähne, was natürlich darauf zurückzuführen ist, daß die Schleuse Lehnitz fast den gesamten Verkehr von mehreren Wasserstraßen aufnimmt, auf denen der Finowkahn schon ohnehin bei weitem vorherrscht, nämlich der Oberen-Havel-Wasserstraße, des Hohenzollernkanals und des Finowkanals.

Deutlich zu erkennen ist ferner, daß allein beim Finowmaß ein verhältnismäßig genau innegehaltenes Regelmaß vorhanden ist.

Allerdings kommen auch in der Nähe des Regelmaßes noch kleine Abweichungen vor. Das erklärt sich beim Finowmaß zum Teil schon durch die kaum vermeidbaren Ungenauigkeiten beim Bau und durch Verwindungen und Verbiegungen, die hölzerne Kähne mit der Zeit erfahren.

An der Schleuse Brandenburg wurden ähnliche Beobachtungen angestellt, die folgendes Ergebnis hatten:

TAFEL V.

Finow-Maß	33,0%
Großfinow-Maß	2,0%
Berliner Maß	14,0%
Saale-Maß	5,0%
Breslauer Maß	14,0%
Niegripper Maß	2,0%
Plauer Maß	3,0%
Sonstige Maße	27,0%
	100,0%

Allein beim Finowmaß tritt das Regelmaß, 40 × 4,6 m, ganz einwandfrei hervor. Schon die nächsthäufigere Kahnart, der Breslauer Maßkahn weist mit 55 × 7,9 m eine Abmessung als am meisten vorkommend auf, die dem Regelmaß 55 × 8 nicht ganz entspricht. Auch bei den anderen Kahnarten wurden verschiedentlich Abmessungen festgestellt, die den Regelmaßen annähernd entsprechen. Die Mehrzahl der Kähne läßt jedoch ein Regelmaß kaum noch erkennen. Wie aus der Tafel VI zu ersehen ist, schwanken die Maße:

TAFEL VI.

	in der Länge	in der Breite
bei den Berliner Kähnen	von 45,0 bis 47,0 m	von 6,4 bis 7,0 m
bei den Saale-Kähnen	von 50,0 bis 52,0 m	von 5,9 bis 6,9 m
bei den Breslauer Kähnen	von 54,0 bis 56,0 m	von 7,5 bis 8,0 m
bei den Niegripper Kähnen	von 60,0 bis 62,0 m	von 7,5 bis 7,7 m
bei den Plauer Kähnen	von 64,0 bis 67,0 m	von 7,8 bis 8,3 m

Ebenso wie in Lehnitz vermittelt aber auch in Brandenburg eine Schar von Zwischengrößen den Uebergang zwischen den Hauptgattungen, und es kommen hierbei hier wie dort Maße vor, die auch nicht annähernd in ein Regelmaß hineinpassen z. B. 50 × 5,0 — 54 × 6,7 u. a. m.

Solche Sondermaße sind natürlich durch Ungenauigkeiten beim Bau oder durch Veränderungen beim Gebrauch der Kähne nicht mehr zu erklären, sondern es wirkt sich in ihnen anscheinend die Tatsache aus, daß bisher weder Behörden noch Schiffer auf die Einhaltung genauer Regelmaße irgend welchen Wert legten, daß vielmehr umgekehrt die Schiffer gerade das Fehlen jeder Vorschrift über die Einhaltung von Regelmaßen gern zu ihrem Vorteil ausnutzten, wenn es galt, Neubauten von Kähnen in weitgehendem Maße den Sonderwünschen des Schiffseigners anzupassen, oder vorhandene, in ihren Abmessungen unwirtschaftlich gewordene Kähne durch manchmal etwas gewagte Umbauten zu vergrößern und wieder wettbewerbsfähig zu machen. Auch mögen neben der Höhe der verfügbaren Mittel die Krümmungsverhältnisse der vorzugsweise benutzten Wasserstraße, die Einrichtungen der Bauwerften, die Verladehäfen und andere Nebensächlichkeiten oft bei Festlegung der Schiffsmaße eine größere Rolle gespielt haben, als ihnen im Hinblick auf eine wirtschaftlich vernünf-

tige Bauweise füglich hätte eingeräumt werden dürfen. Die Folge ist, daß in Brandenburg, wo das Finowmaß nicht so überwiegt wie in Lehnitz, von rd. 5 700 erfaßten Fahrzeugen nur rd. 4 100 Abmessungen haben, die den Regelmaßen nahe bleiben; 1 400 Fahrzeuge = 25% müssen dagegen mehr oder weniger als Sonderschöpfungen angesehen werden, deren wirtschaftliche Berechtigung doch recht zweifelhaft erscheint.

3. Entsprechende Zählungen auf andere Wasserstraßen. (Minden, Münster).

Es ist nun nicht ohne Reiz, die vorstehenden Ergebnisse für die Märkischen Wasserstraßen einmal mit solchen für die westdeutschen Kanäle zu vergleichen. Die entsprechenden Beobachtungen wurden für den Ems—Weser-Kanal bei Minden, für den Dortmund—Ems-Kanal bei Schleuse Münster angestellt; das Ergebnis für Schleuse Münster ist auf Blatt 2 aufgetragen. Die Darstellung zeigt auf den ersten Blick, daß auf den westlichen Wasserstraßen im Gegensatz zu den märkischen nicht die kleinen Kähne die großen, sondern umgekehrt, die Kähne zwischen 55 und 68 m Länge und 8,0 und 8,8 m Breite die kleineren wesentlich überwiegen. Dabei treten zu den von der Mark her bekannten Kahnarten noch einige weitere hinzu, nämlich der kleine Weserkahn mit gleichen Abmessungen, — 55 × 8,0 — aber etwas anderer Bauart wie der Breslauer Maßkahn; der große Weserkahn mit 60 bis 62 m Länge und 8,8 bis 9,2 m Breite und der Kanalkahn mit 65 bis 67 m Länge und 8,0 bis 8,2 m Breite, der sich vom Plauer Maßkahn hauptsächlich durch schlankere Bauart und größeren Tiefgang unterscheidet. Daneben spielen die im Mittel 26 m langen und 5 m breiten „Emspünten" noch eine gewisse Rolle, während Finow-, Berliner und Saale-Maßkähne fast garnicht hervortreten. Zahlenmäßig ergibt sich etwa folgendes Bild:

TAFEL VII.

	Minden	Münster
Pünten	4,0%	—
Finow-Maßkahn	—	—
Berliner Maßkahn	—	3,0%
Saale-Maßkahn	—	—
Breslauer Maßkahn	14,0%	21,0%
Weserkahn	4,0%	7,0%
Niegripper Maßkahn	—	—
Plauer Maßkahn	13,0%	17,0%
Kanalkahn	33,0%	3,0%
Sondergrößen	32,0%	49,0%
	100,0%	100,0%

Man erkennt auch daraus, daß die kleineren Fahrzeuge an Zahl ab-, die größeren an Zahl zunehmen, je weiter man nach dem Westen kommt. Dementsprechend treten auch die Regelmaße für die größeren Fahrzeuge um so deutlicher hervor, je weiter westwärts die beobachtete Wasserstraße liegt, während sich im gleichen Maße die Regelabmessungen für die kleineren Fahrzeuge verwischen.

4. Vergleich der Ergebnisse.

Dieser Unterschied zwischen den Kahnabmessungen auf den Märkischen und den westlichen Wasserstraßen erklärt sich natürlich ohne weiteres daraus, daß die westlichen Wasserstraßen fast vollständig neu geschaffen wurden, um die zwei großen Stromgebiete Rhein und Weser zu ergänzen und miteinander und mit der unteren Ems zu verbinden, die selbst schon für größere Fahrzeuge einwandfrei befahrbar waren; größere jedenfalls, als auf der Elbe oder gar der Oder in der Zeit verkehren konnten, als man mit dem neuzeitlichen Ausbau der bis dahin nur für kleinere Fahrzeuge befahrbaren Märkischen Wasserstraßen begann. Infolgedessen kamen die auf dem einzigen Vorläufer der westlichen Kanäle, der alten Ems-Wasserstraße mit ihren Seitenkanälen, dem Ortsverkehr dienenden Fahrzeuge, die Emspünten, für einen Massenverkehr auf große Strecken, für den die neuen Kanäle geschaffen wurden, überhaupt nicht in Frage. Vielmehr waren die wenigen für diesen Verkehr bestimmten Massengüter, Kohle, Erz, Kali usw. von vornherein in solchen Mengen vorhanden, daß sie, zumal im Wettbewerb mit der Eisenbahn, ohne große Fahrzeuge und ohne umfangreiche maschinelle Verladeanlagen überhaupt nicht bewältigt werden konnten. Sobald diese Fahrzeuge und die zugehörigen Verladeeinrichtungen aber erst einmal von den Großreedereien geschaffen waren, die sich bei der Eröffnung der neuen Wasserstraßen rasch bildeten, war die Kleinschiffahrt mit ihren Emspünten im Gegensatz zu der Entwicklung in der Mark bald nur noch sehr beschränkt wettbewerbsfähig; das um so mehr, als sie auf vielen Kanalstrecken auch dem Schleppzwang unterstellt wurde, den die Märkischen Wasserstraßen in diesem Umfange nicht kennen, und als auf den westlichen Kanälen auch die größeren Fahrzeuge bis zu 1 000 t neben dem Schiffsführer nur 2 Mann Besatzung zu haben brauchen, also nicht mehr als in der Mark der Breslauer und Plauer Maßkahn. Da außerdem die großen Reedereien infolge ihres großen Fahrzeugbedarfs ihre Schiffe im allgemeinen auch wohl wesentlich billiger bauen und im Verkehr viel größere Frachtabschlüsse tätigen können, als es dem einzelnen Kleinschiffer möglich ist, so ist wohl in der Tat der Unterschied in den Betriebskosten zwischen größeren und kleineren Fahrzeugen auf den westlichen Wasserstraßen vergleichsweise wesentlich geringer als auf den märkischen. Die Bevorzugung der großen Kähne und das Vorherrschen der großen Reedereien auf den westlichen Kanälen ist also wirtschaftlich leicht zu erklären.

Gleich sind sich die beiden Wasserstraßennetze des Westens und der Mark darin, daß hier wie dort die in kein Regelmaß passenden Fahrzeuge einen für Viele überraschend großen Anteil am Verkehr haben. Die Gründe, die im Einzelfall hierfür maßgebend sein können, sind weiter oben schon angedeutet. Der wesentlichste Grund dafür, daß der Anteil der Fahrzeuge mit Sonderabmessungen am Verkehr im Ganzen so außerordentlich

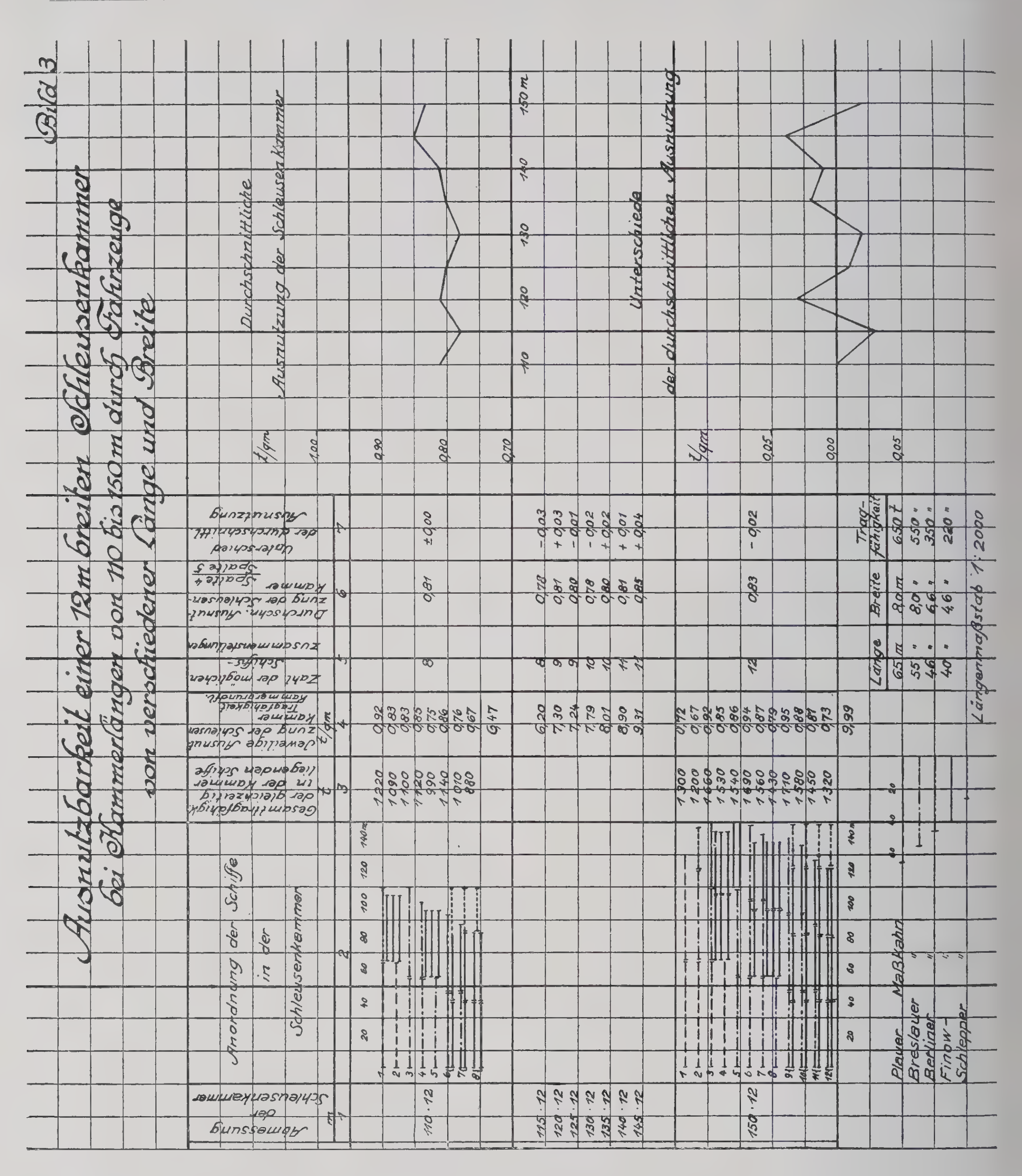
groß ist, liegt aber an beiden Stellen zweifellos darin, daß für eine genaue Innehaltung der Regelmaße ein zwingendes Bedürfnis bisher nirgendwo bestand. Der Wasserbauverwaltung konnte nur daran liegen, daß die ihre Kanäle und kanalisierten Flüsse benutzenden Fahrzeuge gewisse Grundmaße, für die die meist ein- oder zweischiffigen Schleusen gebaut waren, nicht überschritten. Kleinere Abmessungen konnten ihr durchaus recht sein und waren ihr manchmal, wegen der größeren Schonung der Bauwerke, sogar lieber als die Regelform. Die Schiffahrt wiederum konnte aus der genauen Innehaltung von Regelmaßen bisher häufig auch wohl keinen großen Vorteil herleiten, sondern eher aus der genauen Anpassung ihrer Bauten an die jeweiligen Umstände und Bedürfnisse. Die Schiffahrt braucht eben offensichtlich verschiedene Kahngrößen, wenn sie den verschiedenartigen Anforderungen des Verkehrs in wirtschaftlicher Weise gerecht werden soll, und sie braucht offensichtlich bei gleicher Größe auch etwas von einander verschiedene Kahnformen, je nach den verschiedenartigen Wasserstraßen, Kanälen, kanalisierten oder mehr oder minder regulierten Flüssen, auf denen sie sich bewegt. Zudem ist der Gedanke der Normung, der auf vielen anderen Gebieten zur Vereinheitlichung oder wenigstens zur Verminderung der Typen geführt hat, ja erst ein Kind der allerjüngsten Zeit und hat beim Schiffbau auch jetzt noch kaum Eingang gefunden, sodaß auch insofern der Vielheit der Kahntypen bisher noch keinerlei wirtschaftliche Erwägungen entgegenstanden.

IV. Nachteile der Verschiedenartigkeit der Fahrzeugabmessungen.

Wenn sich nun auch das Fehlen einer solchen Normung nach dem Vorgesagten aus der bisherigen Entwicklung der Wasserstraßen und des Schiffahrtbetriebes wohl erklären läßt, und bis vor wenigen Jahren auch zu schwerwiegenden Bedenken im großen und ganzen keinen Anlaß gab, so muß man heutzutage doch feststellen, daß die Entwicklung der Wasserstraßen sowohl wie des Schiffahrtbetriebes inzwischen erhebliche Fortschritte gemacht und nunmehr eine Stufe erreicht hat, auf der es zweifelhaft erscheinen kann, ob die Wasserstraßenbehörden recht tun, auch weiterhin so wie bisher auf jede Einwirkung auf die genaue Innehaltung von Regelmaßen und das Auftreten immer neuer Sonderabmessungen zu verzichten. Die Wasserbauverwaltung baut ja bekanntlich jetzt vorzugsweise mehrschiffige Schleusen mit großem Gefälle und besonderen Anlagen zur Wasserersparnis oder künstlichen Wasserförderung, bei denen es für die Verminderung der Betriebskosten von großer Bedeutung ist, daß die einzelnen Schleusenfüllungen hinsichtlich der Menge des geförderten Schiffsraumes möglichst gut ausgenutzt werden. Um eine solche Ausnutzung sicherzustellen, genügt es also nicht mehr, die Abmessungen der Schleusenkammern nur den Abmessungen des größten zu erwartenden Kahnes anzupassen. Sie müssen vielmehr nach Möglichkeit auch den hauptsächlich zu erwartenden Zusammenstellungen aus den verschiedenen verkehrenden Kahnarten entsprechen, damit auch bei Schleusungen von Kähnen verschiedener Arten möglichst wenig Kammerraum unbelegt bleibt. Man muß also heutzutage bei der Festlegung von Schleusenabmessungen von den jeweils möglichen Kahnzusammenstellungen ausgehen, und durch Vergleiche feststellen, in welchem Verhältnis sich die Aufnahmefähigkeit einer Schleusenkammer mit der Vergrößerung ihrer Abmessungen ändert. Vgl. hierzu z. B. Bild 3, das für die neue Schleuse Fürstenber-Oder die bei verschiedenen Längen möglichen Zusammenstellungen aus Regelkähnen zeigt und deutlich erkennen läßt, daß die Aufnahmetätigkeit einer Schleusenkammer nicht gleichmäßig, sondern sprungweise mit der Länge steigt, sodaß sich „relative Bestwerte“ ergeben.

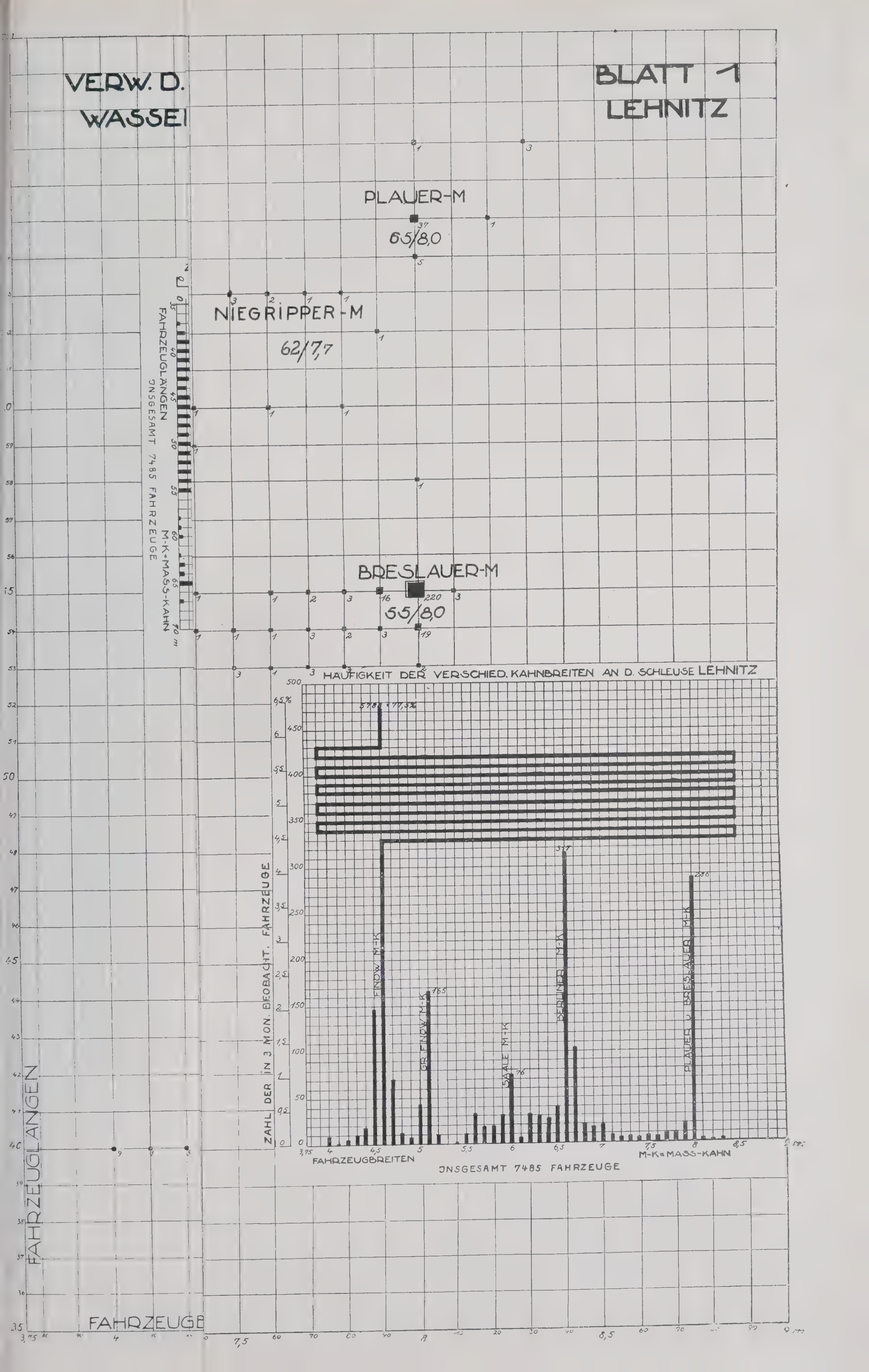
Solche Berechnungen kann man nun natürlich nur durchführen, wenn man von ganz bestimmten Regelmaßen für die verkehrenden Kähne ausgeht. Denn wenn man mit den vorkommenden Abweichungen von den Regelmaßen oder mit den daneben noch bestehenden Sonderschöpfungen mancher Schiffseigner rechnen wollte, so würde man mit der Untersuchung über die zweckmäßigsten Schleusenabmessungen überhaupt nicht zu Ende kommen. Der Wasserstraßenverwaltung muß also jetzt schon allein im Hinblick auf ihre Neubauten und Ausbaupläne außerordentlich viel an der Innehaltung bestimmter Regelmaße liegen.

Aber auch der Betrieb der schon bestehenden Anlagen, der ja noch mit all den vorhandenen Sonderschöpfungen und Abweichungen vom Regelmaß rechnen muß, würde von einer besseren Innehaltung einmal festgelegter Regelmaße erheblichen Vorteil ziehen, besonders der Betrieb der Schleusen. Denn wenn der Schleusenbeamte in der Regel auch ziemlich genau weiß, welche Anordnung von Fahrzeugen neben- und hintereinander die zweckmäßigste ist, um die jeweils im Rang vor seiner Schleuse liegenden Kähne mit möglichst wenig Schleusenfüllungen zu befördern, wenn sie Regelmaß haben, so kann er doch nicht jedesmal feststellen, ob die wartenden Kähne tatsächlich dem Regelmaß entsprechen oder wie weit sie davon abweichen, und welche Zusammenstellung in der Schleuse bei Berücksichtigung dieser Abweichungen für den Betrieb die vorteilhafteste und wirtschaftlichste ist. Die Folge ist, daß für die Schleusung einer bestimmten Menge von Schiffsraum erheblich mehr Zeit und Kosten aufgewendet werden müssen, als bei Anwendung von Regelmaßen nötig wäre, da der Wasser-, Kraft- und Personalbedarf gerade bei den neuzeitlichen Schleusen mit ihrer großen Grundfläche und ihrem starken Gefälle viel größere Einwirkung auf die Betriebskosten hat, als bei den früher üblichen Anlagen. Den Beweis dafür liefert z. B. ein Vergleich der Schleuse Lehnitz und Brandenburg, hinsichtlich der Leistungsfähigkeit, bezogen auf je 100 qm als Einheit der Kammergrundfläche. Die Schleuse Lehnitz, bei der die Kammer gerade 4 Fahrzeuge

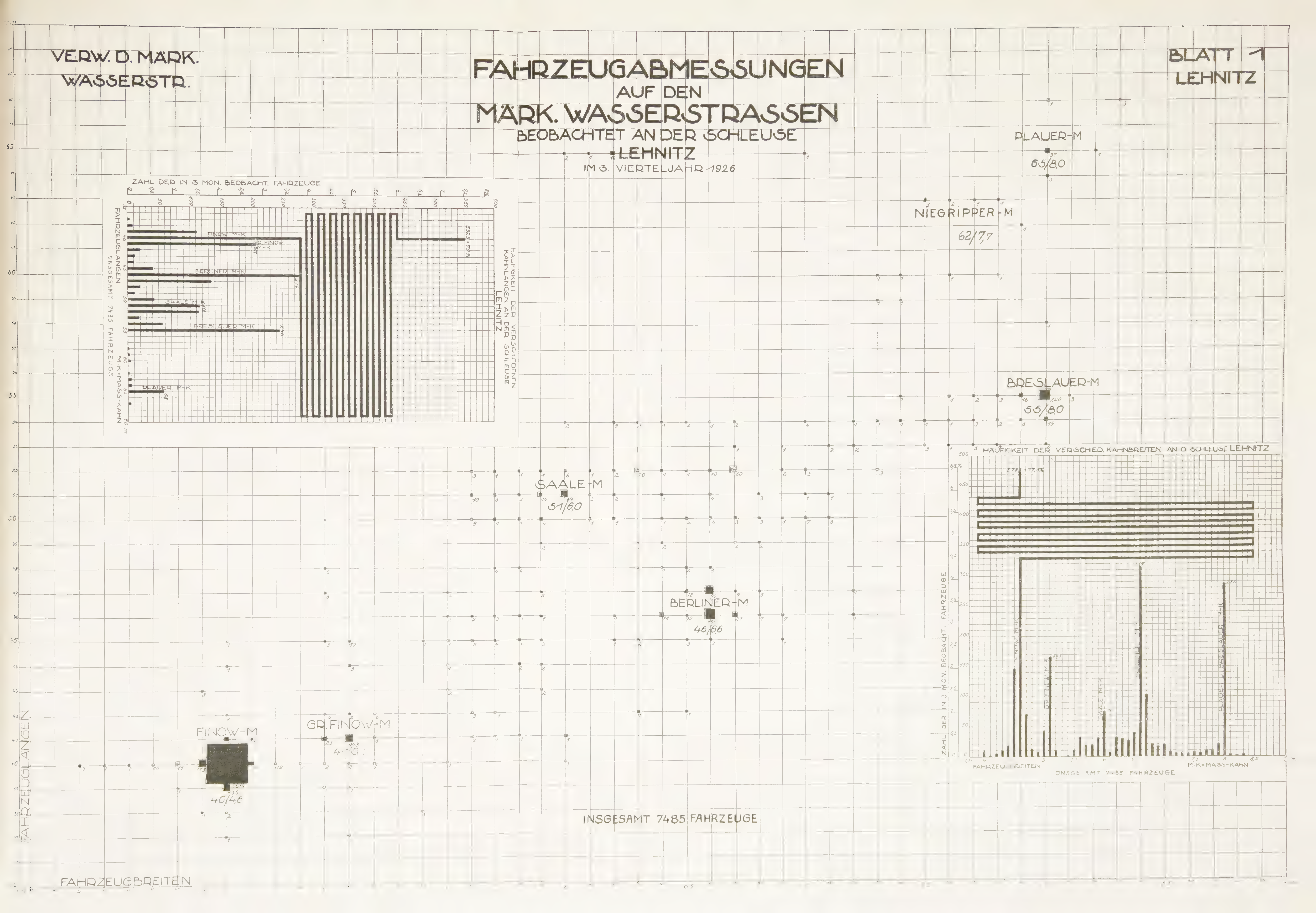


von Finowmaß aufnehmen kann, und bei der dieser Regelkahn beinah 80% der verkehrenden Fahrzeuge ausmacht, hat im Jahre 1927 mit je 100 qm jeder Kammerfüllung rd. 110 t Schiffsraum befördert. Die große Schleppzugschleuse Brandenburg dagegen, in deren 214 m langen, 17,5 m breiten Kammer die Schleppzüge so untergebracht werden, wie sie kommen, leistet mit 100 qm Kammergrundfläche im Durchschnitt nur rd. 30 t Schiffsraum. Dabei ist noch zu beachten, daß die Finowkähne, die in Lehnitz vorwiegen, durchweg mit viel geringeren Tiefgängen — im Mittel 90 qm — verkehren, als die größeren Fahrzeuge in Brandenburg, die im Durchschnitt 120 cm tiefgehen. Tatsächlich ist also die Ausnutzung der Kammergrundfläche in Lehnitz noch wesentlich günstiger, als in diesen Zahlen zum Ausdruck kommt.

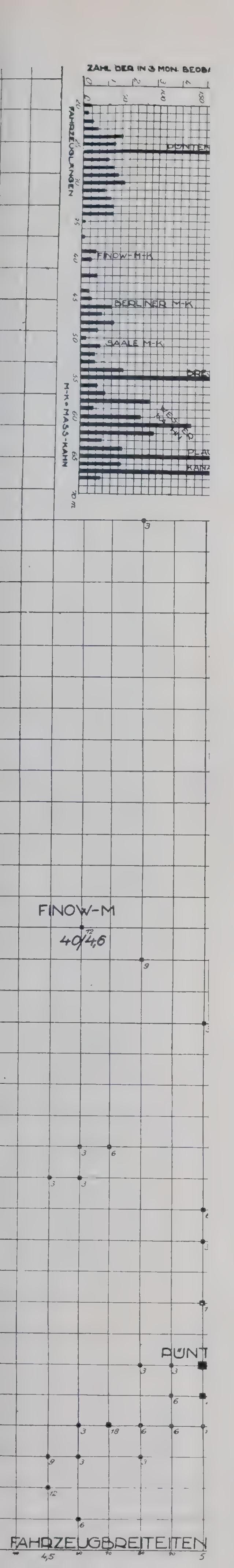
Zu ähnlichen Ergebnissen kommt man, wenn man die Ausnutzung von Liegeplätzen, Häfen und dergleichen durch Schiffe eines bestimmten Regelmaßes mit der durch Schiffe ganz verschiedener Abmessungen vergleicht. Ueberall erweist sich die Anwendung möglichst weniger, möglichst genau innegehaltener Regelmaße als das wirtschaftlich

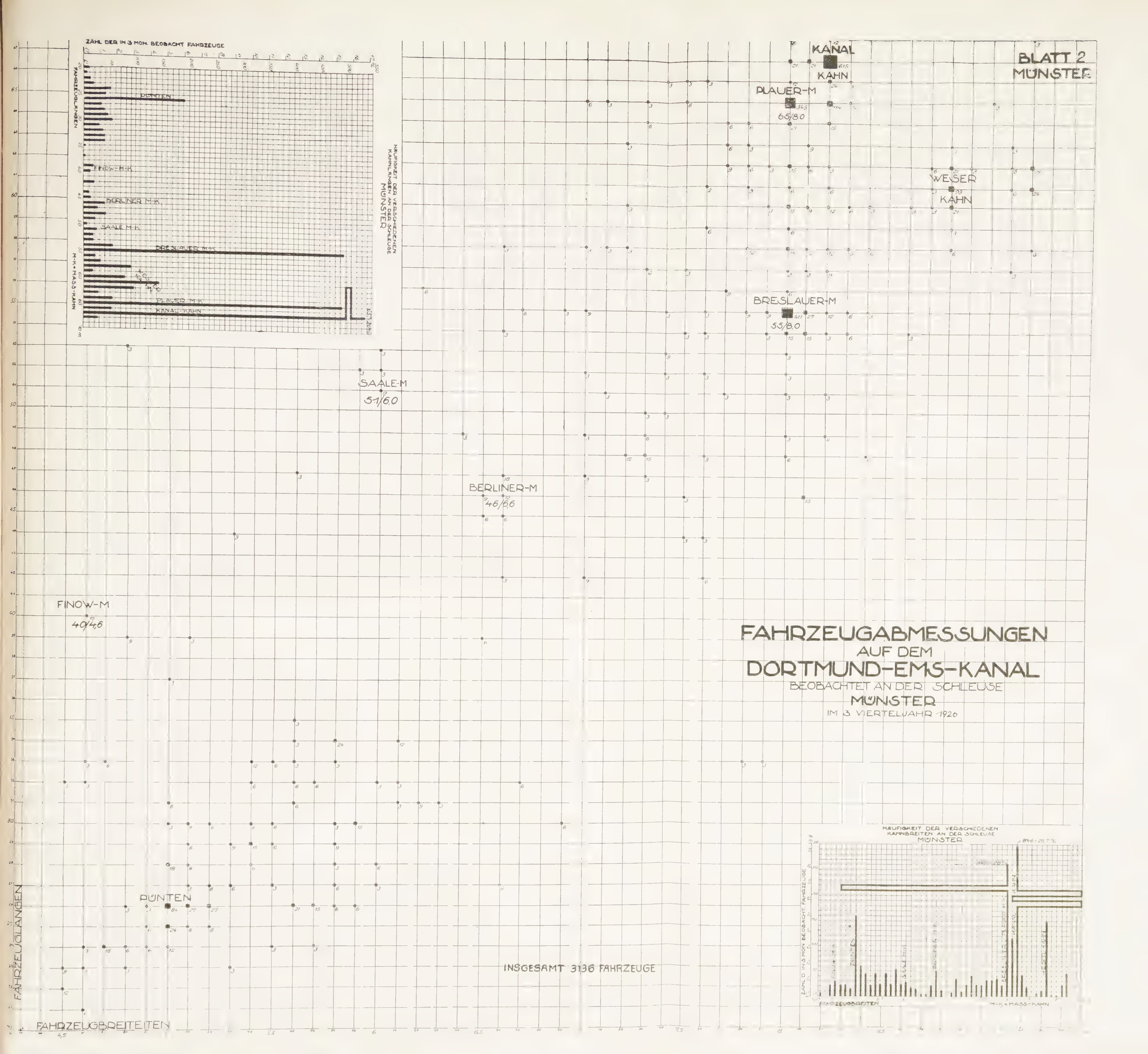


VERW. D.
WASSEI
BLATT 1
LEHNITZ
PLAUER-M
65/8,0
NIEGRIPPER-M
62/7,7
BRESLAUER-M
55/8,0
FAHRZEUGLÄNGEN
INSGESAMT 7485 FAHRZEUGE
M-K=MASS-KAHN
HÄUFIGKEIT DER VERSCHIED. KAHNBREITEN AN D. SCHLEUSE LEHNITZ
ZAHL DER IN 3 MON. BEOBACHT. FAHRZEUGE
FINOW M-K
GR. FINOW M-K
SAALE M-K
BERLINER M-K
PLAUER U. BRESLAUER M-K
FAHRZEUGBREITEN
M-K=MASS-KAHN
INSGESAMT 7485 FAHRZEUGE
FAHRZEUGLÄNGEN
FAHRZEUGB



VERW. D. MÄRK. WASSERSTR.
FAHRZEUGABMESSUNGEN
AUF DEN
MÄRK. WASSERSTRASSEN
BEOBACHTET AN DER SCHLEUSE
LEHNITZ
IM 3. VIERTELJAHR 1926
BLATT 1
LEHNITZ
ZAHL DER IN 3 MON. BEOBACHT. FAHRZEUGE
FAHRZEUGLÄNGEN
INSGESAMT 7485 FAHRZEUGE
M-K = MASS-KAHN
FINOW M-K
GR. FINOW M-K
BERLINER M-K
SAALE M-K
BRESLAUER M-K
PLAUER M-K
HÄUFIGKEIT DER VERSCHIEDENEN KAHNLÄNGEN AN DER SCHLEUSE LEHNITZ
PLAUER-M
65/8,0
NIEGRIPPER-M
62/7,7
BRESLAUER-M
55/8,0
SAALE-M
51/6,0
BERLINER-M
46/6,6
FINOW-M
40/4,6
GR. FINOW-M
HÄUFIGKEIT DER VERSCHIED. KAHNBREITEN AN D. SCHLEUSE LEHNITZ
ZAHL DER IN 3 MON. BEOBACHT. FAHRZEUGE
FAHRZEUGBREITEN
INSGESAMT 7485 FAHRZEUGE
M-K = MASS-KAHN
INSGESAMT 7485 FAHRZEUGE
FAHRZEUGLÄNGEN
FAHRZEUGBREITEN


ZAHL DER IN 3 MON. BEOB
FAHRZEUGLÄNGEN
FINOW-M-K
BERLINER M-K
SAALE M-K
M-K = MASS-KAHN
FINOW-M
40/4,6
PÜNT
FAHRZEUGBREITEITEN


BLATT 2
MÜNSTER
FAHRZEUGABMESSUNGEN
AUF DEM
DORTMUND-EMS-KANAL
BEOBACHTET AN DER SCHLEUSE
MÜNSTER
IM 3. VIERTELJAHR 1926
INSGESAMT 3136 FAHRZEUGE
ZAHL DER IN 3 MON. BEOBACHT. FAHRZEUGE
FAHRZEUGLÄNGEN
HÄUFIGKEIT DER VERSCHIEDENEN KAHNLÄNGEN AN DER SCHLEUSE MÜNSTER
M-K = MASS-KAHN
PÜNTEN
FINOW-M-K
BERLINER M-K
SAALE M-K
BRESLAUER M-K
PLAUER M-K
KANAL-KAHN
KANAL
KAHN
PLAUER-M
65/8.0
WESER
KAHN
BRESLAUER-M
55/8.0
SAALE-M
51/6.0
BERLINER-M
46/6.6
FINOW-M
40/4.6
PÜNTEN
FAHRZEUGLÄNGEN
FAHRZEUGBREITEITEN
HÄUFIGKEIT DER VERSCHIEDENEN KAHNBREITEN AN DER SCHLEUSE MÜNSTER
ZAHL D. IN 3 MON. BEOBACHT. FAHRZEUGE
FAHRZEUGBREITEN
M-K = MASS-KAHN

vorteilhafteste für die Ausnutzung der wasserbaulichen Anlagen, sodaß die Wasserstraßenverwaltung auch im Hinblick auf den Betrieb jetzt vorhandener Wasserstraßen der Frage der Normung der Kahnabmessungen größte Bedeutung beimessen muß.

V. Vorschläge.
Verbesserung der bestehenden Mängel.

Es kann nun zweifellos heutzutage nicht mehr in Frage kommen, lediglich zur besseren Ausnutzung der Schleusen und Häfen der hochstehenden Binnenschiffahrt Deutschlands wieder ein einziges Regelmaß aufzudrängen, wie es der Finowkahn in der Mark früher war und wie es heute auf den amerikanischen Kanälen die „100 t-barge" vielfach wohl noch ist. Abgesehen davon, daß manche wichtigen Wasserstraßen nur für bestimmte kleinere und mittlere Fahrzeuggrößen benutzbar sind, wird man sich stets vor Augen halten müssen, daß die Buntscheckigkeit des mitteldeutschen Schiffsparks, wie bereits weiter oben gesagt, doch auch ein deutlicher Beweis dafür ist, daß tatsächlich ein Bedürfnis für eine Anzahl Schiffstypen verschiedener Tragfähigkeit, Form und Bauweise besteht. Immerhin wird man aber doch versuchen müssen, die große Zahl der jetzt bestehenden Kahnsorten, soweit wie möglich zu vermindern, indem man beispielsweise den Breslauer-, Niegripper-, Plauer-, Weser- und Kanalkahn durch ein Regelmaß ersetzt, das je nach Tiefgang 750 t bis 1000 t trägt, im übrigen aber auf allen Wasserstraßen gleiche Länge, gleiche Breite, und in Vor-, Mittel- und Hinterschiff auch wenigstens annähernd gleiche Form hat. In ähnlicher Weise könnte neben dieser Größe noch eine mittlere und eine kleinere festgelegt werden, von denen die eine sich z. B. an das Saale-, die andere an das Großfinow-Maß anlehnen könnte. Vor allen Dingen aber wäre darauf hinzuwirken, daß die für diese Regel-Kähne festgesetzten Regelmaße genauer innegehalten werden, als bisher, und daß von diesen Regel-Kähnen abweichende Formen nur noch ganz ausnahmsweise gebaut werden, wenn wirklich ein unabweisbares Bedürfnis dafür vorliegt.

Ein solches Vorgehen würde nicht nur die Durchführung der Bau- und Betriebs-Aufgaben der Wasserstraßenverwaltung sehr erleichtern und verbilligen, sondern schon dadurch unmittelbar auch der Schiffahrt zugute kommen. Es würde sich aber auch unmittelbar für die Schiffahrt günstig auswirken, weil die damit angefangene „Normung der Binnenfahrzeuge" sich wie überall, so auch hier in einer Verbilligung der Herstellung und des Betriebes auswirken müßte. Einzelne größere Schiffahrtgesellschaften haben das ja — im Westen früher, im Osten etwas später — auch schon erkannt, indem sie dazu übergegangen sind, vorzugsweise Reihenfahrzeuge zu bauen, und auch der Verein der Flußschiffswerften Deutschlands bemüht sich seit einigen Jahren mit großem Eifer, Verständnis für die Vorteile der Normung in weiteren Kreisen der Schiffahrt zu wecken. Es fehlt aber bisher noch an einer Zusammenfassung dieser verschiedenen Bestrebungen zu einem planmäßigen Vorgehen.

Daß ein solches planmäßiges Vorgehen geboten ist, dürfte nach dem Vorgesagten klar auf der Hand liegen. Verwaltung und Interessenten werden nicht umhin können, nunmehr auch die Normung der Binnenfahrzeuge als eine derjenigen Aufgaben anzusehen, die die an der Schiffahrt beteiligten Kreise in Zukunft zu lösen haben. Beide werden in gemeinsamer Arbeit zunächst prüfen müssen, auf welche Fahrzeug-Typen man sich bei sorgfältigster Abwägung aller in Betracht kommenden Umstände in den einzelnen größeren Wasserstraßennetzen in Zukunft etwa wird beschränken können, und welche Anforderungen in bezug auf Tragfähigkeit, Standsicherheit, Schleppwiderstand, Steuerfähigkeit usw. Verlader und Schiffer an diese Fahrzeug-Typen stellen müssen. Sodann wird festzustellen sein, welche Längen-, Breiten- und Tiefenabmessungen man diesen Regelfahrzeugen im Hinblick auf die damit zu durchfahrenden Wasserstraßen zweckmäßig gibt und wie man ihre Formen ausbildet, damit sie den erwähnten schiffahrttechnischen Anforderungen, die an sie zu stellen sind, in möglichst wirtschaftlicher Weise gerecht werden. Schließlich wird man auf Mittel und Wege sinnen müssen, um der Schiffahrt den Ersatz weniger geeigneter Fahrzeuge durch solche Regelfahrzeuge nach Möglichkeit zu erleichtern und die wirtschaftlich vorteilhafte, reihenweise Herstellung derselben zu fördern.

Erst wenn alle diese Vorbedingungen erfüllt sind und sich bis zu einem gewissen Grade ausgewirkt haben, wird man daran denken dürfen, die Verbreitung der neu festgelegten Regelfahrzeuge auch durch polizeiliche Maßnahmen nachdrücklicher zu betreiben. Vorläufig wird die Verwaltung im allgemeinen nur anregend und aufklärend wirken und sich an den Kosten für etwaige Versuche und dergleichen nur insoweit beteiligen können, als sie aus ihren Ergebnissen als Inhaberin des Schleppmonopols auf den westdeutschen Kanälen auch unmittelbaren geldlichen Vorteil ziehen kann. Die Hauptarbeit wird aber in jedem Fall den unmittelbar an der Schiffahrt beteiligten Kreisen überlassen werden müssen, die dafür aber auch den größten Nutzen von einer solchen Arbeit spüren werden. Denn es kann keinem Zweifel unterliegen, daß sich die angeregten Regelfahrzeuge in der Schiffahrt ebenso vorteilhaft erweisen werden, wie die entsprechenden Regelschöpfungen auf verwandten Gebieten, und daß sie das ihre dazu beitragen werden, daß auch die deutsche Binnenschiffahrt im Wettbewerb mit anderen Verkehrsunternehmungen den ihr gebührenden „Platz an der Sonne" wieder erhält.

VERSCHIEDENE MITTEILUNGEN

ALLGEMEINES

Wirtschaft und Reichsreform. Das geschäftsführende Präsidialmitglied des Deutschen Industrie- und Handelstages, Reichswirtschaftsminister a. D. Dr. Hamm, Mitglied des Verfassungsreform-Ausschusses der deutschen Länderkonferenz, legte in der kürzlich stattgefundenen Volltagung des Industrie- und Handelskammer-Verbandes Niedersachsen-Kassel in einem groß angelegten Vortrag den Stand der auch die Wirtschaft stark berührenden Fragen der kommenden Verfassungs- und Verwaltungsreform dar.

Ausgehend von den starken Wechselbeziehungen zwischen Politik und Wirtschaft und der Bedeutung der Wirtschaft als des zurzeit notwendigsten Mittels der Wehr Deutschlands in seiner durch außenpolitische Fesselung und innenpolitische Bedingungen gegebenen Lage bezeichnete es der Redner als Pflicht auch der Wirtschaft, zu den Problemen der Verfassungs- und Verwaltungsreform Stellung zu nehmen. Für eine den Bedürfnissen und Lebensbedingungen der Wirtschaft gerecht werdende Verwaltungsreform ist in erster Linie das Ziel maßgebend, daß in der Organisation unseres Behördensystems mit einem Mindestmaß von Aufwand der denkbar größte Erfolg erreicht wird. Wenn man nach dem staatlichen Umsturz begreiflicherweise zunächst an die noch vorhandenen staatlichen Einrichtungen, aufgebaut auf den Verhältnissen des deutschen Bundesstaates der Vorkriegszeit, anknüpfen mußte, so ist doch jetzt, unter den Forderungen der Gegenwart eine in freiwillig gewählter Weiterentwicklung sich vollziehende Evolution zu neuen Formen unerläßlich. Allein schon die Sorge um die Erfüllung der nach dem Dawespakt auf Deutschland lastenden Verpflichtungen zwingt uns zu einer Revision unserer Verwaltungsverhältnisse. Sicherlich spielt dabei eine Einsparung von Kosten für eine gewisse Zahl von Ministerien und Parlamenten in den einzelnen Ländern zahlenmäßig eine verhältnismäßig geringe Rolle. Wichtiger ist es, den Aufgabenkreis der Behörden klar und zweckmäßig abzugrenzen, um Doppelarbeit auf demselben Gebiet durch verschiedene Behörden auszuschalten. Dabei muß aber vor allem ein Kampf mit Schlagworten vermieden werden, da selbst in historischer Betrachtung klare Begriffe wie „Unitarismus" und „Föderalismus" sich für die praktische Durchführung der deutschen Verfassungsreform der Gegenwart stark abgeschliffen haben. Ein Hauptproblem ergibt sich zweifellos aus dem Dualismus zwischen dem drei Fünftel des ganzen Reiches umfassenden Großstaat Preußen und dem Reiche. Während im alten Reich durch die Personal-Union in der Spitze des Reiches und Preußens und durch die starke Hausmacht Preußens der preußische Großstaat die festeste Klammer des Reiches war, ergeben sich heute aus dem Fehlen dieser Union und aus dem Mangel eigener Hausmacht des Reiches sehr große Schwierigkeiten; dieser Dualismus führte dazu, daß nun das Reich sich eine eigene Hausmacht zu schaffen sucht durch Einrichtung neuer unmittelbarer Reichsverwaltung in Ober-, Mittel- und Unterstufen, die neben die Verwaltungsbehörden der Länder treten, damit den Gesamtbehördenaufbau in Deutschland übersteigern und in ungesunder Weise die innere Landesverwaltung aushöhlen. Der Redner kennzeichnete sodann die verschiedenen grundsätzlichen Auffassungen, nach denen eine Neuordnung von Verfassung und Verwaltung in Deutschland denkbar sein könnte, und die durch Vorschläge von den verschiedensten Seiten bereits in der Oeffentlichkeit weniger oder mehr zur Erörterung gestellt worden sind: zentralisierter Einheitsstaat (auch mittelbar etwa auf dem Wege der sog. Aushöhlung der Zuständigkeiten der Länder oder etwa durch Aufgehen der Länder in einem Großpreußen) — Wiederherstellung der Vormacht Preußens im Sinne des Bismarckschen Reiches — echter, staatenbundlich, nicht bundesstaatlich gedachter Föderalismus — dezentralisierter Einheitsstaat. Nach Auffassung des Vortragenden muß verbunden werden die Stärkung des Reiches und Vereinigung aller national wichtigen Aufgaben bei ihm mit einer lebendigen Dezentralisierung im übrigen, unter weitgehender Anerkennung des Prinzipes der Selbstverwaltung. Dies sind namentlich auch die Ziele der Vorschläge des „Bundes zur Erneuerung des Reiches" (Luther-Bund), auf die sich Männer und Frauen verschiedener politischer Anschauungen einigten. Im Verfassungsausschuß der deutschen Länderkonferenz, der vom 22. bis 24. Oktober in Berlin tagte, ergab sich in wesentlichen Punkten eine Klärung in einem den Vorschlägen des Erneuerungsbundes weitgehend entsprechendem Sinne. Der Zwang der Tatsachen führt dazu, daß man die Stärke Preußens nicht aufgeben darf, ehe es nicht gewiß ist, daß sie eingeht in die Stärke des Reiches; insbesondere bleibt eine geschlossene, künftig dem Reiche zustehende Staatsgewalt in den wesentlichsten staatlichen Beziehungen auch für das ganze preußische Gebiet notwendig, während gleichzeitig in anderen Fragen Selbstverwaltung und Dezentralisierung in weitem Umfang in Betracht kommen. Andererseits wird man für Süddeutschland berücksichtigen müssen, daß dort bei aller Anerkennung des nationalen deutschen Gesamtstaates doch noch ein starkes Gefühl für die Eigenart der einzelnen Länder im Gesamtstaat vorhanden ist. Es wird daher überall im Reich noch sorgfältig zu prüfen sein, wie die Dezentralisierung der Verwaltung vom Reich auf Länder (im alten oder in einem neuen Sinne), ganz gleich wie die endgültigen Bezeichnungen lauten werden, in richtigem Umfange und zweckmäßiger Form durchgeführt werden kann. In dieser Richtung können auch die deutschen Industrie- und Handelskammern an der Klärung dieser Fragen bedeutsam mitwirken durch

Prüfung der wirtschaftspolitischen Zusammenhänge sowie durch eine aus der Erkenntnis wirtschaftspolitischer Notwendigkeiten fließende Ausgleichung politischer Gegensätze. So werde es die Aufgabe der nächsten Zeit sein, ohne äußeren Zwang in freier Zusammenarbeit aller Kräfte dem deutschen Volke für seine Arbeit und zur Erhaltung seiner Kultur die denkbar bestgeordneten staats- und verwaltungsrechtlichen Grundlagen zu schaffen.

Die Tätigkeit der Internationalen Handelskammer. Der bei der Internationalen Handelskammer bestehende „Koordinationsausschuß der Transport- und Verkehrsabteilung" hat, wie wir den Mitteilungen der Internationalen Handelskammer (19/28) entnehmen, in der letzten Zeit eine lebhafte Tätigkeit entwickelt.

In der Sitzung vom 8. 6. 1928 wurde der Bericht an den Verwaltungsrat über die allgemeine Politik der Kammer auf dem Gebiete des allgemeinen Transport- und Verkehrswesens genehmigt. Eine Fülle anderer Arbeiten mußte zurückgestellt werden. Kurz nach der Sitzung des Verwaltungsrates, am 23. Juli, ist der Koordinationsausschuß unter dem Vorsitz von Sir John Sandeman Allen und mit Herrn Hecquet als zweiten Vorsitzenden erneut zusammengetreten.

Die Beratungen beschränkten sich auf drei Hauptpunkte:

1. Eine Reihe von Maßnahmen, die mit den von der Kammer anerkannten Grundsätzen über die Freiheit der Schiffahrt in Widerspruch stehen, wie die unterschiedliche Behandlung ausländischer Schiffe (Flaggenprivileg), Konsular- und Zollformalitäten, unbegründete sanitäre Maßnahmen u. a.
2. Der Bericht der Kammer an die Internationale Telegraphen-Union, sowie
3. der Bericht an den Weltpostverein.

Die für den 3. September in Aussicht genommene Sitzung des beim „Eisenbahntransportausschuß" errichteten Unterausschuß für die Vereinheitlichung der Warenbezeichnungen in den Eisenbahntarifen mußte ebenso verschoben werden, wie die für den 7. September vorgesehene Sitzung des Unterausschusses für handelsfähige Frachtdokumente.

Das Material über die handelsfähigen Frachtdokumente aus Amerika, Finnland, Großbritannien und U. R. S. S. ist inzwischen vollzählig eingegangen. Der wahrscheinlich Ende November stattfindenden Sitzung des Unterausschusses wird ein zusammenfassender Bericht vorgelegt werden über die Beförderungsbedingungen in den genannten Ländern, verglichen mit den Bedingungen des internationalen Uebereinkommens über die Güterbeförderung mit der Eisenbahn.

Die Prüfung des vom Zwischenstaatlichen Eisenbahnverband ausgearbeiteten Entwurfs einer einheitlichen Warenbezeichnung ist noch im Gang. Eine Reihe von Landesgruppen hat dem Generalsekretariat bereits ihre Bemerkungen übermittelt. Das vollzählige Material wird dem Unterausschuß für die Vereinheitlichung der Warenbezeichnungen vorgelegt werden, der den Zwischenstaatlichen Eisenbahnverband auf die Wünsche der am internationalen Güterverkehr beteiligten Wirtschaftskreise hinweisen wird.

Die für den 29. September 1928 in Aussicht genommene Sitzung des beim „Binnenschiffahrtsausschuß" errichteten Unterausschusses für die Frage der Hoheitsgewässer mußte auf den November verschoben werden, weil ein großer Teil der benötigten Denkschriften nicht rechtzeitig eingegangen ist. Gegenwärtig liegen nicht nur über die Frage der Hoheitsgewässer, sondern auch über die anderen vom Binnenschiffahrtsausschuß aufgestellten Fragen Denkschriften aller Donaulandesgruppen fast vollständig vor. Alle Fragen sind unter Außerachtlassung von Rechts- und Souveränitätsgrundsätzen ausschließlich unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten behandelt.

Internationale Regelung des Ausstellungswesens. Im November tagte in Paris eine Konferenz von 24 Staaten, um eine Regelung des in den letzten Jahren zügellos ausgearteten Ausstellungs- und Messewesens herbeizuführen. Diese Bestrebungen hatten bereits im Jahre 1912 zu der Berliner Konvention geführt, die indessen infolge des Kriegsausbruches nicht zur Durchführung gekommen ist. Der leitende Gedanke ist die Vermeidung von zu dem Erfolg solcher Veranstaltungen nicht mehr im richtigen Verhältnis stehenden Unkosten, die sowohl den Ausstellern als auch den Besuchern durch die übergroße Anzahl von Ausstellungen erwachsen, zumal unter dem gleichen Uebelstand auch der Besuch der Veranstaltungen leiden muß.

Man einigte sich zunächst lediglich darauf, in den nächsten eineinhalb Jahren zu einer neuen Konferenz wieder in Paris zusammenzukommen, und dann ein Büro, bestehend aus einem Rat, einer Klassifizierungskommission und einem Direktor, zu bilden. Inzwischen soll eine Kommission entscheiden, welche Arten von Ausstellungen den Entscheidungen dieses Büros unterbreitet werden sollen. Man unterscheidet im wesentlichen zwischen solchen über und unter drei Wochen, also Weltausstellungen oder Spezialausstellungen gewisser Industrie- und Handelszweige. Das allgemeine Bestreben geht dahin, erstere zeitlich weiter auseinanderzulegen und die Anzahl der letzteren in einem Jahr auf höchstens eine für ein Land zu beschränken. Man darf damit rechnen, daß dieses Abkommen von 29 der jetzt vertretenen Staaten unterzeichnet wird. Die Aufgabe der Kommissionsarbeiten, bei denen der deutsche Reichskommissar für das Messewesen den Vorsitz hat, wird davon abhängig sein, daß mindestens sieben Staaten das Abkommen unterzeichnen, worauf dann das Büro erst gebildet werden kann.

Wintertagung der Internationalen Donaukommission. Die Internationale Donaukommission tritt am 4. Dezember 1928 in Wien zu ihrer 21. Vollversammlung zusammen, in der alle die auf der Julitagung unerledigt gebliebenen Fragen des Verkehrs auf der mittleren Donau gelöst werden sollen (vgl. Z. f. B. 16/1928, 448). Es ist zu hoffen, daß die Kommission auf dieser Tagung der unerträglichen Behinderung des Verkehrs auf der Donau durch eine klare eindeutige Regelung allen strittigen Fragen endlich ein Ende machen wird.

Deutsche Verkehrswerbung im Auslande. Am 4. 12. 1928 wurde im Lichthof des ehemaligen Kunstgewerbemuseums zu Berlin, Prinz-Albrecht-Straße 7, eine große Ausstellung „Verkehrswerbung der Deutschen Reichsbahn-Gesell-

schaft im Auslande" eröffnet. Die Ausstellung umfaßt einen großen Teil des Werbematerials an Kolossalphotos, Plakaten und Werbeschriften, die von der Reichsbahnzentrale für den Deutschen Reiseverkehr (RDV) in der ganzen Welt verbreitet werden, um für einen Besuch Deutschlands, seiner Landschaften, Städte und Kurorte zu werben. Für den öffentlichen Besuch ist die Ausstellung vom 5. bis 12. Dezember täglich, auch Sonntags, in der Zeit von 10—5 Uhr, kostenlos zugängig.

Neue Vereinbarungen über die Behandlung der Angestelltenerfindungen. Zwischen dem Reichsverband der Deutschen Industrie und dem Bund angestellter Akademiker technisch-naturwissenschaftlicher Berufe E. V. ist vor kurzem eine Vereinbarung zustande gekommen, die den Zweck hat, für die Behandlung der Erfindungen von Angestellten grundsätzliche Richtlinien zu geben. Die beiden Organisationen haben sich gegenseitig verpflichtet, sich für eine Einführung dieser Bestimmungen in die Angestelltenverträge einzusetzen, soweit nicht bereits, wie dies beispielsweise bei der chemischen Industrie der Fall ist, tarifvertragliche Regelungen in dieser Richtung bestehen. In der Vereinbarung werden die verschiedenen Arten von Erfindungen durch Angestellte (Betriebserfindungen, Diensterfindungen, freie Erfindungen) gegeneinander abgegrenzt. Es werden Grundsätze aufgestellt über die Mitteilungspflicht über Erfindungen von Angestellten während der Dauer des Dienstverhältnisses und vor Beginn des Dienstverhältnisses sowie über die Rechte des Arbeitgebers und des Arbeitnehmers an den Schutzrechten. Ein wichtiger Abschnitt der Vereinbarung regelt die Ansprüche des Angestellten auf Vergütung beim Vorliegen von Diensterfindungen. Weitere Abschnitte der Abmachungen beziehen sich auf den Anspruch des Angestellten auf Namensnennung und auf die Rechtsverhältnisse bei Auflösung des Dienstvertrages. — Es kann nur der Hoffnung Ausdruck gegeben werden, daß die Industrie in weitestem Umfange dem Appell ihres Spitzenverbandes folgen und den vereinbarten Richtlinien zur allgemeinen Anerkennung und praktischen Auswirkung verhelfen wird.

Allgemeine Wassersport-Ausstellung Potsdam 1929. Vom 4. bis 21. Mai 1929 wird die 5. A.W.A., Allgemeine Wassersport-Ausstellung, an gewohnter Stelle auf dem Sportplatz Luftschiffhafen am Templiner See in Potsdam stattfinden.

Nähere Auskunft erteilt die Geschäftsstelle der Ausstellung in Potsdam, Stadtschloß, Aufgang C, 2 Treppen, Zimmer 280/281 (Fernspr. Potsdam 4201).

Technisches Englisch. Im Rahmen einer Vortragsreihe des Deutschen Verbandes Technisch-Wissenschaftlicher Vereine, in Gemeinschaft mit dem Außeninstitut an der Technischen Hochschule, Berlin, und den Technisch-Wissenschaftlichen Veranstaltungen, Berlin, spricht Professor Sidney J. Davier vom King's College in London am Montag, den 17. Dezember 1928, über „The technical museums of London", am Mittwoch, den 19. Dezember 1928, über „The internal combustion engine for transport by land, sea and air". Die Vorträge (mit Lichtbildern) beginnen pünktlich 6 Uhr; Dauer rund 1½ Stunden, anschließend Aussprache. Ort: Technische Hochschule, Berlin, Aula. Eintrittskarten zum Preise von 1 RM. je Vortrag (Studierende 0,50 RM.) u. a. bei der Geschäftsstelle des Deutschen Verbandes Technisch-Wissenschaftlicher Vereine, Berlin NW 7, Friedrich-Ebert-Straße 27 (Ingenieurhaus), Fernsprecher: Zentrum 15200; Postscheckkonto: Berlin 107473.

Einspruch des Botschafterrats gegen die geplanten Rheinbrücken. Im Reichstagsausschuß für die besetzten Gebiete kam Reichsverkehrsminister Dr. von Guérard in seiner Eigenschaft als Staatsminister für die besetzten Gebiete u. a. auch auf die in der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" wiederholt erörterten Fragen der Rheinbrücken bei Ludwigshafen/Mannheim, Speyer und Maxau zu sprechen. Letzten Endes habe über die Pläne zu diesen letzten drei Rheinbrücken die Botschafterkonferenz zu entscheiden. Diese habe aber beschlossen, daß vor der Stellungnahme zu den drei Plänen die gesamte Lage der Eisenbahn im besetzten Gebiet und der entmilitarisierten Zone geprüft werden müsse. Das bedeute jedenfalls, daß mit einer baldigen Inangriffnahme der Brücken nicht zu rechnen sein wird. Es werde Sache des Auswärtigen Amtes sein, diese Fragen zu regeln. (Vgl. auch S. 664.)

Die Brückenbauten im Reichstag. Von der Deutschnationalen Reichstagsfraktion ist am 13. 11. 1928 der Antrag (Reichstags-Drucksache Nr. 436) eingebracht worden:

„Der Reichstag wolle beschließen, die Reichsregierung zu ersuchen, im Benehmen mit den Länderregierungen und den sonstigen Beteiligten, abgesehen von den als dringlich anerkannten Brückenbauten der Pfalz auch auf schleunige Besserung der Brückenverhältnisse in Mainz und Koblenz sowie auf Förderung des Brückenneubauprojekts bei Neuwied energisch hinzuwirken."

Neubau einer Brücke über den Teltow-Kanal. Vor etwa zwei Jahren ist die in Lichterfelde über den Teltow-Kanal führende Eugen-Kleine-Brücke mit Rücksicht auf ihren baulichen Zustand für den Straßenbahnverkehr gesperrt worden. Zahlreiche Beschwerden haben nun die Industrie- und Handelskammer veranlaßt, bei der Städtischen Tiefbaudeputation für eine möglichst baldige Instandsetzung vorstellig zu werden. Wie jetzt mitgeteilt wird, ist die erste Baurate für den Neubau, der schon längere Zeit geplant war, kürzlich zur Verfügung gestellt worden, so daß mit den Bauarbeiten wahrscheinlich noch in diesem Jahre begonnen werden wird.

Deutsch-tschechoslowakischer Vertrag über die Grenz-Oder. Das Auswärtige Amt hat unter dem 14. 11. 1928 dem Reichstag den „Entwurf eines Gesetzes über den deutsch-tschechoslowakischen Vertrag über die Grenz-Oder" nach Zustimmung des Reichsrates zur Beschlußfassung vorgelegt.

*

Gemäß Artikel 27 des V. v. V. liegt bei Oderberg die deutsch-tschechoslowakische Grenze teils in der Oder, teils wird sie, die infolge ihres stabilen Verlaufs noch heute die Lage der Grenz-Oder aus dem Jahre 1763 wiedergibt, von dem Flusse durchschnitten. Dieser hat nämlich inzwischen sein Bett mehrfach verlegt. Aehnlich wie für die unterhalb anschließende deutsch-polnische Grenzstrecke und wie für drei Grenzstrecken der Netze, Küddow und Warthe hat sich auch hier das Bedürfnis nach einer Regelung der gemeinsamen Unterhaltung herausgestellt.

Abgesehen von unerheblichen Verschiedenheiten gegenüber den genannten Verträgen, die sich aus besonderen Wünschen der Gegenseite ergaben, ist für dieses Abkommen wie für das mit Polen über die Oder geschlossene Abkommen kennzeichnend, daß es sich um eine nicht schiffbare Stromstrecke handelt. Das Bestreben des Abkommens ist die möglichste Einschränkung der gegenseitigen Beeinflussung. Grundsätzlich unterhält jeder Staat die auf seinem Gebiete liegenden Stromteile selbst.

DEUTSCHE BINNENSCHIFFAHRT

Verkehrsfragen auf dem Hannoverschen Hochschultag. Die von der „Hannoverschen Hochschul-Gemeinschaft" veranstaltete „Zehnte Hannoversche Hochschultagung" (Verkehrstagung), am 16. und 17. 11. 1928 wurde eingeleitet durch einen Vortrag des Herrn Professor Dr. Ing. Otto Blum über „Das Ziel der Verkehrspolitik". Dieses bestehe darin, daß die verschiedenen Verkehrsmittel zusammenarbeiten müssen, damit mit geringstem Aufwande von Mitteln der höchste Nutzen für die Allgemeinheit erzielt werde. Bei der großen Bedeutung, die der Verkehr für Wirtschaft und Kultur, für den Arbeitserfolg und die Gesundheit des Volkes und schließlich auch für die Landesverteidigung habe, müsse der Staat zielbewußte Verkehrspolitik treiben. Jeder Transport müsse dem für ihn geeignetsten Verkehrsmittel zugewendet werden und die verschiedenen Verkehrsmittel müßten in zweckmäßigster Form zusammenarbeiten. Unter den Vorträgen seien besonders erwähnt das Referat von Herrn Oberbaurat Hedde über „Die deutsche Schiffahrt" und der Vortrag von Herrn Professor Dr. Ing. Blum: „Das Eisenbahnwesen". Wir behalten uns vor, nach Vorliegen des Gesamtberichtes auf die Vorträge dieser Tagung zurückzukommen.

Um die Verwaltung der Reichswasserstraßen. Unter Billigung der vom Reichsverkehrsminister a. D. Dr. h. c. Krohne zur Frage der Reichswasserstraßenverwaltung eingenommenen Stellung hat der Hauptausschuß des Reichs-Wasserstraßenbeirates in einer Entschließung vom 14. 10. 1927 den Herrn Reichsverkehrsminister auf das dringendste gebeten, die Angelegenheit der Verreichlichung der Wasserstraßenverwaltung nunmehr mit aller Beschleunigung zum Abschluß zu bringen, da der gegenwärtige Schwebezustand aus den in Plenum und Ausschüssen des Reichs-Wasserstraßenbeirates wiederholt zum Ausdruck gebrachten Gründen unhaltbar und unerträglich sei.

In Beantwortung dieser Entschließung hat nunmehr Reichsverkehrsminister Dr. von Guérard dem Reichs-Wasserstraßenbeirat mitgeteilt, daß die Durchbildung der zur Verwaltung der Reichswasserstraßen erforderlichen Behörden von der früheren Reichsregierung noch nicht in das Stadium der Ausführung hätte gebracht werden können. Auch er habe sich überzeugt, daß hier ein dringendes praktisches Bedürfnis nach schleuniger Befriedigung dränge. Nachdem durch die Arbeiten der von der Länderkonferenz gebildeten Ausschüsse Ziele und Arbeitsmethode für die Verwaltungsreform in weitgehender Uebereinstimmung zwischen Reich und Ländern festgelegt worden sei, hoffe er, daß es gelingen werde, die durch eingehende Vorarbeiten schon formulierten und durchgeprüften Vorschläge für eine gesunde Wasserstraßenverwaltung nun endlich ins Leben zu überführen. Besonders dringlich scheine dem neuen Reichsverkehrsminister eine klare, übersichtliche, einfache Zusammenfassung der staatlichen Arbeiten im Gebiete der Unterelbe zu sein, da der bedauerliche Unfall in Blankenese am 9. 9. 1928 — mag auch die Verwaltungszersplitterung für ihn nicht oder nicht allein kausal gewesen sein — der Oeffentlichkeit mit Recht Anlaß gegeben habe, auf die veralteten Kompetenzverhältnisse an der Unterelbe hinzuweisen. Demgegenüber habe er Preußen und Hamburg eingeladen, sofort in Verhandlungen mit dem Reich zur Schaffung einer befriedigenden Endlösung in diesem Gebiete einzutreten. (Vgl. auch Z. f. B. 19/1928, 566; 21/1928, 624.)

Einen wertvollen Beitrag zur Frage der finanziellen Auswirkung der Verreichlichung der Reichswasserstraßenverwaltung lieferte die in diesen Tagen dem Reichstag zugeleitete „Denkschrift des Rechnungshofes des Deutschen Reiches zur Reichshaushaltsrechnung 1925" (Reichstagsdrucksache Nr. 549). Der Rechnungshof verweist bei der Kritik des Haushalts des Reichsverkehrsministeriums auf die aus der jetzigen Organisation der Reichswasserstraßenverwaltung sich ergebenden, bereits in den Denkschriften der Jahre 1920—24 geschilderten Schwierigkeiten und finanziellen Nachteile für das Reich, die auch weiterhin hervorgetreten seien. So seien z. B. bei der letzten Neuregelung der Besoldung in einzelnen Ländern die Beamten vielfach wesentlich höher eingestuft worden als die vergleichbaren Beamten im Reiche und in anderen Ländern. Zur Erhebung eines wirksamen Einspruchs gegen dieses Verfahren fehle es dem Reich an einer gesetzlichen Handhabe. Da das Reich die Kosten der Besoldung der Beamten in allen Fällen werde tragen müssen, entstehe ihm dadurch eine sachlich nicht gerechtfertigte Mehrbelastung.

*

Die besonders unerquicklichen Verwaltungsverhältnisse der Berliner Wasserstraßen haben den Generaldirektor der Berliner Hafen- und Lagerhaus A.-G., Herrn Stadtrat Schüning, veranlaßt, den zuständigen Behörden einen „Vorschlag zur behördlichen Neuorganisation der Groß-Berliner Wasserstraßen" zu unterbreiten. Der Vorschlag, der darauf hinausläuft, die Verwaltung der Berliner Wasserstraßen zu einer einheitlichen Behörde in einer „Direktion der Berliner Wasserstraßen" zusammen zu fassen und diese Behöde direkt dem Preußischen Ministerium für Handel und Gewerbe zu unterstellen, ist in einer eingehenden Denkschrift begründet. Wenn der Schüning'sche Vorschlag sich auch nicht mit den Organisationsplänen der Reichswasserstraßenverwaltung deckt und auch im Gegensatz zu dem bereits im Jahre 1924 gestellten Antrag der Binnenschiffahrtsverbände steht, die Verwaltung der Märkischen und Berliner Wasserstraßen zusammenzufassen und dem Oberpräsidenten der Provinz Brandenburg und von Berlin zu unterstellen, so kann er doch Anspruch auf eingehende Prüfung und beschleunigtes Handeln der Reichswasserstraßenverwaltung erheben. Es ist zu hoffen, daß nicht halbe Arbeit geleistet wird und daß möglichst bald der Zustand geschaffen wird, den auch Schüning in seiner Denkschrift für den erstrebenswerteren bezeichnet, daß nämlich „das Reich die gesamte Wasserstraßenverwaltung gemäß Artikel 97 der Reichsverfassung selbst übernimmt, da dann die Direktion der Berliner Wasserstraßen unmittelbar dem Reichsverkehrsministerium unterstellt werden könnte."

Die Wasserstraßenverwaltung der Elbestrom-Spaltung. In Z. f. B. 17/1928, 519 berichteten wir über den „Entwurf eines zweiten Nachtrages zu dem Gesetz über den Staatsvertrag betr. den

Uebergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich vom 29. 7. 21". Der Verkehrsausschuß des Deutschen Reichstages hat sich inzwischen mit diesem Gesetzentwurf befaßt und dem Reichstag (in Drucksache Nr. 562) den Antrag unterbreitet: „Der Reichstag wolle beschließen: den Gesetzentwurf unverändert nach der Vorlage anzunehmen". Als Berichterstatter im Ausschuß fungierte der Abgeordnete Dr. Koch, Düsseldorf.

Zum Ausbau des Dortmund Ems-Kanals. Der Reichsfinanzminister hat mit Rücksicht auf die ungünstige Finanzlage des Reiches die Einstellung eines ersten Teilbetrages für den Ausbau des Dortmund—Ems-Kanals in den Haushalt des Reichsverkehrsministeriums für das Jahr 1929 abgelehnt. Wie der Reichsverkehrsminister mitteilt, wird jedoch erwogen, die Bereitstellung der gesamten Mittel für den Ausbau des Dortmund—Ems-Kanals durch Einbringung eines besonderen, vom Haushalt unabhängigen Gesetzes zu erwirken. Außerdem erachtet es die Wasserstraßenverwaltung für dringend erforderlich, den Bau einer zweiten Fahrt im Zuge des Dortmund—Ems-Kanals an dessen Kreuzung mit der Lippe und Stever bei Olfen mit den durch die Haushalte für 1927 und 1928 bereits zur Verfügung gestellten Mitteln zu Beginn des Rechnungsjahres 1929 in Angriff zu nehmen. Für 1929 sind neue Mittel hierfür nicht angefordert worden.

Neue Kaliumschlagsanlagen in Bremen. Im Industrie- und Handelshafen in Bremen wird Mitte Dezember eine umfangreiche Lager- und Verschiffungsanlage eingeweiht, die dem wichtigen Ueberseeumschlag für deutsches Kali dienen wird. Es ist eine Schwesteranlage der kürzlich in Harburg errichteten. Der monumental wirkende Hauptbau der Bremer Anlage zeigt eine Gesamtlänge von 280 m, die Speicher bieten Lagerraum für 120 000 t losen Salzes und für 20 000 Sack gepackten Gutes. Die Einrichtungen erlauben mit Hilfe weitgreifender Kräne und sinnreicher Laufbänder die Verladung vom Binnenschiff oder Eisenbahn auf Lager und die Verladung aus Binnenschiff, Eisenbahn oder Lager auf Seeschiffe. Bauherr ist der bremische Staat, die Ausführung des Baues erfolgt durch das Hafenbauamt, den Betrieb übernimmt das Deutsche Kalisyndikat in Pachtvertrag.

Günstige Verkehrsentwicklung auf dem Mittellandkanal. Im Anschluß an die kürzlich stattgefundene Tagung des Niedersächsischen Verkehrsverbandes unternahmen zahlreiche Teilnehmer einen Ausflug nach Anderten, um dort die Hindenburg-Schleuse unter sachverständiger Leitung zu besichtigen. Ueber die Eindrücke, die diese Besichtigungsreise bei den Teilnehmern hinterließ, berichten die „Hamburger Nachrichten" wie folgt: Die Kanalstrecke nach Hildesheim erfreut sich bereits einer sehr ausgiebigen Inanspruchnahme, ja diese hat sogar, obgleich erst eine viermonatige Betriebszeit vorliegt, schon das Maximum dessen erreicht, womit man günstigsten Falls glaubte rechnen zu können. Hildesheim ist Vorhafen für die Kaliindustrie und für Erze, die von Lengede und Otfresen bei Goslar kommen. Auch Rohzucker aus der Gegend von Hildesheim und Alfeld kommt wesentlich in Betracht; er geht zum Raffinieren nach dem Rheinlande und zur Ausfuhr nach Bremen. Außerdem hat die Zuckerraffinerie Hildesheim einen erheblichen Zuckerversand. Im übrigen ist Hildesheim landwirtschaftliches Zentrum für den ankommenden, sowohl wie den abgehenden Getreideverkehr, und auch die Hanielsche Düngermischanlage mit ihrem umfangreichen Bezug von Phosphat aus Groningen in Holland und dem Weiterversand des Fertigproduktes darf als Verkehrsinteressent des Kanals nicht übersehen werden. Ein wesentlicher Zufuhrartikel für die Industrie von Hildesheim und Umgegend ist zudem die Kohle. Ferner kommt Gips in größeren Mengen zum Versand, und im übrigen sind die Braunschweiger Konservenfabriken am Verkehr auf dem Kanal nicht unerheblich beteiligt. Der Güterumschlag in Hildesheim für den Kanalverkehr betrug Juli 44 000, im August 40 000, im September 20 000 und im Oktober wieder 40 000, so daß sich der günstige Monatsdurchschnitt von rund 35 000 Tonnen ergibt.

Nicht so lebhaft war der Verkehr auf der Peiner Strecke, doch ist hier von Belang, daß der neue Hafen der Ilseder Hütte, der sich zur Zeit im Bau befindet, erst in etwa einem Jahre fertiggestellt sein wird. Um die Verkehrsaussichten, die sich hier für den Kanal ergeben, zu kennzeichnen, sei darauf hingewiesen, daß die Ilseder Hütte über ein Erzvorkommen unter der Erde von etwa 200 Millionen Tonnen verfügt, so daß bei einer Jahresförderung von etwa 1½ Millionen Tonnen noch viele Jahrzehnte hindurch die Schätze der Erde gehoben werden können. Ein unvergleichlich größeres Vorkommen befindet sich jedoch zwischen Otfresen und Börsum, und zwar umfaßt dieses die gewaltige Menge von etwa 1½ Milliarden Tonnen schwefelhaltigen Erzes. Es ist also etwa acht mal so groß als das Vorkommen der Ilseder Hütte und das bedeutendste in ganz Deutschland, so daß es einen erfreulichen Ersatz für die uns verloren gegangenen ausländischen Erze bilden kann. Auch hieraus ergeben sich für den Kanal die günstigsten Zukunftsaussichten. Daneben kommen noch Harsum und Friedrichshall-Sehnde mit ihrer Kaliförderung in Betracht, die gleichfalls eine befruchtende Wirkung haben.

Bauarbeiten am Mittellandkanal. Die Linienführung des Mittellandkanals mit den vorgesehenen Wasserspiegelhöhen bedingt, wie wir einer Mitteilung des Kanalbauamtes Fallersleben entnehmen, in der Braunschweiger Gegend tiefe Einschnitte und in der Nähe Magdeburgs umfangreiche Dammstrecken. Um die Arbeiten gleichmäßig auf der ganzen Strecke beendigen zu können, müssen die Gebiete, die größere Arbeit verursachen, naturgemäß früher in Angriff genommen werden. So wird der Besucher der Kanalstrecke an vielen Stellen Abschnitte finden, in denen bereits emsige Bautätigkeit herrscht, während in anderen Bezirken der Kanallinie noch der Landmann ungestört seiner Beschäftigung nachgeht. Ein solcher Abschnitt, in dem eine gewaltige Erdbewegung geleistet werden muß, ist das Los F 1, das von der braunschweigischen Landesgrenze bei Abbesbüttel bis nach Wedesbüttel reicht und auf 5 km Kanallänge rund 4,6 Millionen Kubikmeter Bodenbewegung verursacht. Der Abschnitt gehört zum Kanalbauamt Fallersleben, die örtliche Bauleitung wird von der Streckenbauleitung Wedesbüttel ausgeübt. / Nachdem im Sommer 1927 zunächst der Förderbahnanschluß mit dem Bahnhof Wenden hergestellt war, begann die ausführende Firma sofort mit der Heranschaffung der Arbeitsgeräte. Schon im September 1927 arbeitete der erste Eimerdampfbagger, im Frühjahr 1928 kamen noch zwei elektrische Bagger hinzu, sodaß jetzt drei große Bagger neuerer Bauart mit zusammen 715 Pferdekräften den Bodenaushub bewerkstelligen. Die durchschnittliche tägliche Leistung ist rd. 8000 cbm Erdbewegung. Zur Fortschaffung des Aushubs sind 12 Lokomotiven mit zusammen 2100 Pferdestärken und einem Wagenpark von 275 Selbstkippern verschiedener Größe vorhanden. Die größten Kipper haben einen Inhalt von 5,3 Kubikmetern. Zur Aufnahme der Bodenmengen sind rund 80 Hektar Gelände rechts und links der Kanalstrecke bereitgestellt. Nicht weniger als 18 km Förderbahngleis mußten verlegt werden, um die Beförderung der Erdmassen zu ermöglichen. Der Betrieb wird in Doppelschichten, also mit 16 Arbeitsstunden, durch-

geführt. Während der Dunkelheit ist die Baustelle durch zahlreiche Glühlampen erleuchtet, sodaß der Eindruck eines umfangreichen Verschiebebahnhofes hervorgerufen wird. / Auf einem Teil der Baustrecke, die aus stark wasserführenden Feinsandschichten besteht, wurden gleich nach dem Beginn der Baggerarbeiten besondere Maßnahmen erforderlich, um den Wasserandrang zu bewältigen. Es zeigte sich, daß der vorgefundene Sandboden fließend ist, solange er Grundwasser führt. Man entschloß sich daher, die Ausschachtung des Kanalbetts unter dem Schutz einer Grundwasserabsenkungsanlage auszuführen. Auf einer Länge von etwa 125 m wurden rund 30 Brunnenrohre abgesenkt und zunächst drei Pumpen von je 60 Pferdestärken angesetzt. Der Erfolg entsprach den Erwartungen. Was dem Laien unmöglich erschien, trat ein, die Baugrubensohle wurde trocken und die Bagger konnten tiefer greifen. So hat man mit Hilfe von drei weiteren Staffeln schon die künftige Kanalsohle erreicht. Zurzeit (Herbst 1928) fördern etwa zehn Pumpen mit zusammen 850 Pferdestärken, die ununterbrochen Tag und Nacht in Betrieb sind, sekundlich rund 500 Liter Wasser. Infolge der Grundwassersenkung und der Wasserhaltung in der Baugrube sind nasse und sumpfige Geländeflächen in unmittelbarer Nähe der Ortschaften Wedesbüttel und Wedelheine, die früher kaum von einem Menschenfuß berührt worden sind und eine Brutstätte von Mücken und Stechfliegen waren, jetzt trockengelegt und begehbar, was vom gesundheitlichen Standpunkt zu begrüßen ist. so bringt der Kanal auch den Anliegern Vorteile.

Die Kosten des Braunschweiger Kanalhafens. Die Staatsregierung hat, wie aus Braunschweig berichtet wird, ihren früheren Standpunkt, die Kosten für den Ausbau des Braunschweiger Kanalhafens allein der Stadt Braunschweig zu überlassen, aufgegeben und sich bereit erklärt, mit dem gleichen Betrage wie die Stadt sich an den Kosten für den Ausbau des Kanalhafens zu beteiligen. / Die Kosten für den Gesamtausbau mit den dazu gehörigen Anlagen werden auf rund 4 Millionen RM. veranschlagt. Da der Kanalausschuß, nachdem der Stichkanal nach Braunschweig wegfällt, für den Braunschweiger Hafenbau 1,6 Millionen als Beitrag zu zahlen gewillt ist, werden Staat und Stadt Braunschweig je etwa 1,2 Millionen für den Kanalhafen aufzubringen haben.

Ausbau der Schiffahrtsstraße Stettin—Swinemünde. Der erste Teil des Ausbaues der Schiffahrtsstraße Stettin—Swinemünde wurde nach 4-jähriger Bauzeit beendet. Auf der 30 km langen Strecke zwischen Stettin und dem Haff wurde das Fahrwasser auf 8,70 m vertieft, sodaß es jetzt für Schiffe mit einem Rauminhalt bis zu 5000 t passierbar ist. Im Papenwasser, also zwischen Jasenitz und Groß-Ziegenort wurde eine neue Fahrrinne geschaffen, die die vielen Windungen der alten vermeidet. Ferner wurden Leuchtfeuer errichtet, die das Fahrwasser bei Dunkelheit kennzeichnen. Im nächsten Bauabschnitt ist eine weitere Vertiefung der Fahrrinne auf 9,60 m und die Begradigung der Oder bei Kratzwieck vorgesehen. Außerdem sollen noch weitere Leuchtfeuer aufgestellt werden. Man hofft, diese Arbeiten im nächsten Jahre in Angriff nehmen zu können.

Für die Oder-Regulierung. Auf der am 16. 11. 1928 in Glogau stattgefundenen Sitzung des Verbandes Niederschlesischer Industrie- und Handelskammern bat Oberbürgermeister Dr. Hasse, für den Ausbau der Oder unterhalb Ransern mit der gleichen Dringlichkeit einzutreten, wie es die Kammern für die übrigen Oderregulierungsarbeiten schon getan haben und wies u. a. darauf hin, daß die vollständige Durchführung der Oderregulierung die natürliche Voraussetzung für den Bau der sonst in Ostdeutschland geplanten neuen Kanäle sei. Als Ergebnis der Aussprache wurde festgestellt, daß die oberschlesischen Forderungen sich durchaus mit den Ansichten des Zweckverbandes decken, der auch weiterhin dem Problem eines möglichst direkten und rentablen Anschlusses des oberschlesischen Industriebezirks an die Oderwasserstraße seine volle Aufmerksamkeit schenken werde.

Warthe-Netzebruch-Gesetz angenommen. Im Hauptausschuß des Preußischen Landtages wurde am 28. 11. 1928 das Warthe-Netzebruch-Gesetz (vgl. Z. f. B. 20/1928, 598) nach den Vorschlägen der Regierung angenommen. Annahme fand auch eine Reihe von Entschließungen, die dahin gehen, daß oberhalb der Stadt Schwerin (Warthe) ähnliche Verbesserungen des Warthebruchs vorgenommen werden sollen und daß in der Wartheniederung zwischen Sonnenburg und Küstrin die erforderlichen Mittel schnellstens bereitgestellt werden sollen.

Eisbrecherdienst Elbing—Pillau. Die Stadt Elbing hat erstmalig für das Winterhalbjahr 1928-29 die Aufnahme eines regelmäßigen Eisbrecherdienstes zur Offenhaltung der Rinne Elbing—Pillau beschlossen. Hierdurch wird auch der Binnenschiffahrt die Möglichkeit gegeben, sich bis zum Auftreten von stärkeren Eisbildungen den Verkehr nach Elbing aufrechtzuerhalten. Ab 23. 11. werden bereits Eisbrechergebühren für den Hafen Elbing berechnet.

Um die Baubeschleunigung der Main-Kanalisierung. Im Reichstag ist am 29. 11. 1928 ein Antrag Schmitt (Franken) und Genossen (Reichstagsdrucksache Nr. 552) eingebracht worden, der Reichstag wolle beschließen:

die Reichsregierung zu ersuchen, die erforderlichen Maßnahmen zu treffen und auf die Rhein—Main—Donau A.-G. einzuwirken, daß die Mainkanalisation von Aschaffenburg bis Würzburg im rascheren Tempo vorgetrieben wird, als in der Denkschrift des Reichsverkehrsministeriums vom 18. Januar 1928 an den Reichstag vorgesehen ist, ferner die Weiterführung des Kanals tunlichst zu beschleunigen.

Damit soll erreicht werden:

a) daß das festgelegte Kapital schneller nutzbar gemacht wird,
b) daß auch beim mittleren Main bei Würzburg Staustufen in Angriff genommen werden,
c) daß durch die Bauarbeiten am mittleren Main die dringend notwendige Befruchtung des darniederliegenden Wirtschaftslebens herbeigeführt und
d) daß durch den Ausbau der Staustufen bei Würzburg den vielen Arbeitslosen in Würzburg und Umgebung Arbeitsgelegenheit gegeben wird.

Doppelschleusen auf dem Untermain. Der Hauptausschuß des Reichs-Wasserstraßenbeirates hatte in einer Entschließung vom 14. 10. 1927 den Reichsverkehrsminister gebeten, bei der Umkanalisierung des Untermains entweder Floßgassen oder Doppelschleusen bauen zu lassen. Derselbe Antrag lag von der Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel vor. Wie der Reichsverkehrsminister mitteilt, verbieten technische und wirtschaftliche Gründe die Anlage von Floßgassen. Mit Rücksicht auf den steigenden Schiffahrtsverkehr und den bis auf weiteres noch in erheblichem Umfange zu erwartenden Floßverkehr sollen aber Doppelschleusen an den neuen Staustufen eingebaut werden, um dem Verkehrsbedürfnis in jeder Beziehung gerecht werden zu können.

AUSLÄNDISCHE BINNENSCHIFFAHRT

Amsterdams Kanalverbindung mit dem Rhein. In dem jahrelangen Kampf der holländischen Interessentenkreise um die Verbindung des Amsterdamer Hafens mit dem Rhein hat die holländische Regierung nach nochmaliger Anhörung von Sachverständigen nunmehr beschlossen, die holländische Amsterdam—Rheinverbindung nicht, wie bisher vorgesehen, vom Waal nordöstlich Tiel über Culemborg, Vianen, Utrecht nach Amsterdam zu führen, sondern bereits bei Dodewaard, also halbwegs Nijmegen und Tiel vom Waal abzuzweigen und über Veenendaal—Amersfort nach Amsterdam zu führen. Die dahingehende Entscheidung ist, wie der „Bergwerkszeitung", Essen aus Amsterdam geschrieben wird, seitens des holländischen Wasserstraßenministeriums getroffen worden, obwohl immer wieder von allen Seiten nicht nur auf die erheblich höheren Kosten, die mit der Durchführung dieses Projektes verbunden sind, hingewiesen wurde, sondern auch betont wurde, daß das jetzt zur Ausführung bestimmte Projekt auf der einen Seite eine erheblich längere Bauzeit in Anspruch nehmen werde und auf der anderen Seite auch für die Zukunft die Schaffung von verschiedenen dringend erforderlichen Zwischenverbindungen als aussichtslos erscheinen lasse. / Auch für die deutsche Binnenschiffahrt ist, so schreibt der Gewährsmann der „Bergwerkszeitung", die Entscheidung des holländischen Ministeriums von Waterstaat in der Amsterdam—Rheinfrage nicht ohne Bedeutung mit Rücksicht auf die erheblichen Verkehrsvorteile, die sich besonders für die nach Amsterdam verkehrenden deutschen Schiffe aus einer Verwirklichung des über Utrecht und den Merwedekanal führenden Projekts ergeben hätten. Die deutsche Binnenschiffahrt auf Amsterdam habe sich nach dem Kriege außerordentlich stark entwickelt und leide bereits seit Jahren unter den unerträglichen Verhältnissen im Merwedekanal, der bisher einen der wichtigsten Teile der Verbindung Amsterdams mit dem Rhein darstelle. Das ursprüngliche Projekt sehe eine schnellmöglichste Erweiterung dieses Merwedekanals vor, so daß dadurch innerhalb kurzer Zeit nicht nur der Verkehr auf Amsterdam eine wesentlich schnellere Abwicklung erfahren würde, sondern daß auch für die Binnenschiffahrt auf Amsterdam das aus Zeitverlust und Verkehrsüberlastung entstehende Risiko wesentlich eingeschränkt werden würde. Nach der Entscheidung des Ministeriums müsse nunmehr noch auf eine unbegrenzte Reihe von Jahren hinaus die Schiffahrt auf Amsterdam unter denselben unerträglichen Verhältnissen leiden, unter denen sie nun schon während einer Reihe von Jahren in ihrer Entwicklung gehemmt würde, letzten Endes in erster Linie zum Nachteile der Entwicklung des Verkehrs im Amsterdamer Hafen. Hierzu komme aber weiter, daß die jetzt gewählte Verbindung mit Amsterdam zwar der Kilometerzahl nach eine kürzere sei, auf der anderen Seite aber durch die Geldersche Vallei führe, ein Gebiet, mit dem die Verbindung für die deutsche Schiffahrt keineswegs von besonderer Bedeutung sei im Gegensatz zu der ursprünglich geplanten Kanalführung. Der jetzt gewählte Plan biete für Deutschland erst gewisse Vorteile in einigen Jahrzehnten, wenn in dem durch den Kanal erschlossenen Gebiet sich möglicherweise neue Industrien niederlassen, deren Ansiedlung mit Rücksicht auf den Kanalbau erfolge, und die in besonders günstiger Verbindung mit dem deutschen Hinterland zu stehen wünschen, vornehmlich wegen des günstigeren Rohstoffbezuges bezw. wegen der besseren Brennstoffversorgung usw. Das, was jetzt unternommen würde, wäre in der Hauptache Zukunftsmusik, die in weiten Kreisen der holländischen Interessenten nur wenig Würdigung finde, da die theoretisch vorhandenen wirtschaftlichen Möglichkeiten durch nur zu viele Faktoren sehr leicht nachteilig beeinflußt werden könnten, so daß möglicherweise nach der Fertigstellung des Millionenobjektes die Vorteile erheblich geringer wären als die, die sich heute mit ziemlicher Zuverlässigkeit aus einem Kanal Amsterdam—Utrecht—Wijk bij Duurstede errechnen ließen, abgesehen von dem erheblichen Zeitverlust, der mit der Durchführung des Geldersschen Valleiplanes verbunden wäre und der schließlich schwerer wiege als geringe Vorteile, die sich aus der Erschließung dieses Gebietes ergeben würden.

Vom Belgischen Binnenschiffahrtskongreß. Der 1. Nationale belgische Binnenschiffahrtskongreß, der vom 3.—5. 11. 1928 in Brüssel stattfand (vgl. Z. f. B. 9/1928, 270; 21/1928, 625) gestaltete sich zu einem machtvollen Bekenntnis für den Binnenschiffahrtsgedanken. An der feierlichen Eröffnungssitzung nahmen außer dem belgischen König Staatsminister P. Segers und der Minister der öffentlichen Arbeiten Baels teil, um in deutlicher Sprache die Notwendigkeit einer starken Binnenschiffahrt und eines leistungsfähigen belgischen Wasserstraßennetzes zu bekunden.

Minister Baels wies in seiner Eröffnungsrede zunächst auf die große wirtschaftliche Bedeutung der Binnenschiffahrt hin. Er trat der Ansicht entgegen, daß sich das Anlegen von Kanälen nicht rentiere und daß die Abgabentarife erhöht werden müßten, um die in den Tarifen angelegten Kapitalien zu verzinsen und die Unterhaltungskosten zu decken. Die Wasserstraßen kämen nicht nur der Binnenschiffahrt zugute, sondern auch den industriellen Unternehmungen, die an den Ufern erstehen, wie auch den Eigentümern der anliegenden Gelände und der Landwirtschaft.

Ein von dem Generalsekretär des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, Delmer, verlesene Studie über belgische Flüsse und Kanäle ist von dem Gedanken getragen, daß der Transport zu Wasser vor allem auf lange Entfernungen vorteilhaft sei. Die Schiffahrt sichere die Verbindungen mit dem Auslande und fördere die Exportindustrie, die das Land ernähre.

Die Kongreß-Arbeit wurde in 5 Abteilungen erledigt, die ihre Beratungsergebnisse in Resolutionen zusammenfaßte.

Von besonderem Interesse sind naturgemäß die Beratungen des Kongresses über das auch in Belgien akute Thema: „Eisenbahn — Binnenschiffahrt". Die Wettbewerbsmaßnahmen der belgischen Eisenbahnen gegenüber den Binnenwasserstraßenwegen fanden schärfte Kritik. Eine Entschließung des Kongresses gibt der Ueberzeugung Ausdruck, daß dem Allgemeininteresse am besten gedient

werde durch eine Verkehrspolitik, die jedem Verkehrsmittel den Verkehr zukommen läßt, der ihr gebührlicherweise zufällt. („qui lui evient normalement, selon son caractère et ses aptitudes propres".) Der Kongreß verurteilte jedes Tarif-„Dumring" und jede Tarifmaßnahme, die lediglich dazu diene, einem anderen Verkehrsmittel Verkehr zu entziehen, ohne daß die Gesamtwirtschaft daraus Vorteile ziehe.

Auslandsanleihe zum Ausbau des Antwerpener Hafens. Der belgische Ministerrat befaßte sich am 20. 11. 1928 mit der Frage des Ausbaues des Antwerpener Hafens. Das Kabinett kam zu der Entscheidung, der Stadt Antwerpen die Ermächtigung zu erteilen, eine auswärtige Anleihe aufzunehmen, um die für die Erweiterung der Hafenanlagen notwendigen Mittel zu erhalten.

*

Das „Comité national pour la défense de la navigation intérieure" nahm in seiner Novembersitzung zu dem Ausbauplan des Antwerpener Hafens, insbesondere der Neuschaffung eines Kohlenhafens in Antwerpen, Stellung. Es gab seiner Ueberzeugung Ausdruck, daß die Stadtverwaltung Antwerpens dafür Sorge tragen wird, daß die Neuanlagen nicht lediglich auf den Umschlag von Bahn zu Schiff, sondern in gleicher Weise für den Umschlag vom Flußschiff ins Seeschiff eingerichtet werden.

Kanal Lüttich Antwerpen. Das Projekt einer direkten Wasserstraßenverbindung zwischen Lüttich und Antwerpen, über das in der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt"wiederholt berichtet wurde (vgl. u. a. 4/1928, 121, 11/1928, 346), war vor kurzem Gegenstand der Beratungen des „Comité technique et financier du Fonds national des grands Travaux". Der Ausschuß hatte sich mit neuen Plänen zu befassen, die für die Verwirklichung des Kanalprojekts durch M. Gaudot aufgestellt wurden. Der Ausschuß hofft, daß der Kanalabschnitt von Lüttich nach Hasselt mit möglichster Beschleunigung fertiggestellt werden kann. Damit würde die direkte Kanalverbindung Lüttich—Antwerpen so gut wie sichergestellt, da von Hasselt ab die neue Wasserstraßenverbindung die Campine-Kanäle benutzen kann, die zu diesem Zweck allerdings erweitert und ausgebaut werden müssen. Die Ausgaben für das Kanalstück Lüttich—Hasselt werden mit 600 Millionen Franken veranschlagt. Man hofft bereits im Jahre 1929 mit den Enteignungen und den unmittelbaren Vorarbeiten beginnen zu können.

Vogesendurchstich und Kohlenabsatz. Infolge Fehlens einer direkten Bahnlinie zwischen Straßburg—St. Dié mußte die Verbindung zwischen dem Straßburger Rheinhafen und dem Departement des Vosges sich immer über Lunéville oder Blainville, also auf einem großen Umwege, bewerkstelligen. Der Vogesendurchstich Saales—St. Dié wird, nach einer in der „Frankfurter Zeitung" wiedergegebenen Mitteilung des Straßburger Hafendirektors, eine Ermäßigung des Kohlentransportpreises von 40,75 Fr. auf 27,90 Fr. pro Tonne Ruhrkohlen ab Straßburg herbeiführen, so daß der Gesamttransport ab Ruhr auf rund 55 Fr. zu stehen kommt, während für lothringische und saarländische Kohlen der Transportsatz rund 38 Fr. beträgt. Die Ruhrkohle wird infolgedessen weit mehr als bisher einen entscheidenden Einfluß auf die Preisgestaltung der Kohlen auf der Westseite der Vogesen ausüben. Dasselbe Verhältnis liegt übrigens auch in der Umgegend von Epinal vor, wohin sowohl die Ruhrkohle, als auch die lothringischen und saarländischen Kohlen auf dem Wasserwege befördert werden. Die Fracht Straßburg—Epinal beläuft sich auf 16 Fr. und diejenige Saarbrücken—Epinal auf 19 Fr. Die Rheinfracht von 25 Fr. wird durch bessere Beschaffenheit der Ruhrkohle wettgemacht. Der Transport für belgische oder nordfranzösische Kohlen beläuft sich auf 42 Fr. bezw. 44 Fr., kommt also etwas höher zu stehen als derjenige für Ruhrkohlen. Vor dem Kriege hat das Departement de l'Est ein wenig über 500 000 t Kohlen bezogen, und zwar kamen 1912 aus Nordfrankreich 252 000 t, aus Belgien 167 000 t, aus Deutschland (Ruhr, Saargebiet und Lothringen) 90 400 t, aus anderen Ländern 23 700 t. Den Angaben des Hafendirektors zufolge dürften durch die neugeschaffene Lage die Ruhrkohlen voraussichtlich diejenigen aus Belgien vollständig verdrängen. Der Kohlenumsatz im Straßburger Rheinhafen ist von 1 Million t 1912 auf 2 Mill. t 1913 und 4,35 Mill. t 1927 gestiegen.

Estlands Binnenschiffahrt 1927. Das Jahr 1927 zeigt bei den meisten Binnenhäfen von Estland einen Verkehrsrückgang, der sich hauptsächlich durch einen früheren Schiffahrtsschluß durch Eis erklärt. Der Schiffsverkehr des wichtigsten Binnenhafens Dorpat betrug im letzten Jahre 5513 Schiffe mit 227 037 Tons Bruttogehalt gegen 232 968 Tons i. V. und der Personenverkehr 89 517 Personen gegen 102 741 i. V. Unter den 2760 in Dorpat angekommenen Schiffen waren 1300 Personen- und Güterdampfer, 339 Schlepper, nur 27 Segelschiffe und 1094 Prähme. In dem zweitwichtigsten Hafen Mustwee (früher Tschorna) am Peipus-See betrug der Schiffsverkehr im Ein- und Ausgang zusammen 453 Schiffe mit 40 437 Tons Raumgehalt, der Güterumschlag betrug 6644 t gegen 4252 i. V. und der Personenverkehr 3464 gegen 3136 i. V. Segelschiffe sind in Mustvee überhaupt nicht eingelaufen. Der Verkehr des Hafens Voobsu am Peipus-See betrug im letzten Jahre 548 Schiffe mit 30 084 Tons mit 4158 t Güterumschlag und 5158 Personen. Die übrigen Häfen am Peipus-See hatten zusammen einen Eingangsverkehr von 1125 Schiffen mit 91 697 Tons Bruttoraumgehalt, 2776 t Ladung und 8698 Passagieren. Der Floßverkehr auf den kleinen Zuflüssen des Peipus-Sees zeigt im vorigen Jahre eine Zunahme; er umfaßte 367 611 Stämme, 9870 Blöcke, 11 029 Balken, 7907 Stämme, 42 273 Latten usw., zusamen über 200 000 t.

Die estländische Binnenschiffahrtsflotte hat sich gegenüber dem Vorjahr fast garnicht verändert. Hinzugekommen ist nur ein kleiner Dampfer, während sich die Zahl der Prähme vermindert hat. Anfang 1928 waren in der Binnenschiffahrt vorhanden 21 Dampfer mit 1298 Tons Bruttoraumgehalt, 1 Motorfahrzeug mit 25 Tons und 72 Segler und Prähme mit 4355 Tons.

St.

Chicagos Wasserverbindungen. Durch die in den letzten zwei Jahren stattgefundene Hebung des Wasserstandes der Großen Seen hat deren Schiffahrt wieder eine kräftige Belebung erfahren. Die Hafenanlagen von Chicago können voll ausgenutzt werden und die Lust zum Ausbau der Wasserwege, nicht nur zum Atlantic, sondern auch nach dem Golf von Mexiko ist neu belebt worden. An dem 9 Fuß tiefen Kanal zwischen Chicago und dem Mississippi wird eifrig weiter gearbeitet. In zwei Jahren hofft man den Kanal zu eröffnen, zumal die Schleusen schon beinahe fertiggestellt sind. Da die Bundesregierung in diesem Jahre für Verbesserung der Schiffbarkeit des Mississippi 100 Mill. Dollar bewilligt hat, dazu noch 10 Millionen für Stärkung des Schlepperdienstes und dergleichen, glaubt man, schon in den nächsten Jahren mit einer starken Entwicklung des Wasserverkehrs von Chicago nach dem Golf rechnen zu dürfen. Der Transport der Güter mit der Eisenbahn von Chicago nach St. Louis und von dort zu Wasser nach New Orleans stellt sich bereits 15—20% billiger als der Eisenbahntransport von Chicago nach New Orleans.

DIE BETRIEBSLAGE DER DEUTSCHEN BINNENSCHIFFAHRT

Rhein Die Lage der Rheinschiffahrt war im Monat November recht unerfreulich. Die Abschwächung der Frachten, die sich auf die Besserung des Wasserstandes hin bereits Ende Oktober durchgesetzt hatte, konnte in der Berichtszeit nicht mehr wettgemacht werden, da die Betriebsstillegungen der Schwerindustrie, wie zu erwarten war, auf den Geschäftsgang der Rheinschiffahrt nicht ohne Einfluß blieb. Die Eisenverladungen, die immerhin einen erheblichen Teil des Kahnraums in Anspruch genommen haben, hörten völlig auf; die Erzzufuhren von Rotterdam gerieten ebenfalls schon zu Monatsanfang ins Stocken. Die daselbst noch ankommenden Erztransporte wurden hauptsächlich auf Lager genommen und nur zu geringem Teile in Schiffe gelöscht, letztere zudem noch mit Liegegeldvergütung gechartert und meist in Holland festgehalten. / Durch den Ausfall der Erzzufuhren von Rotterdam litt vornehmlich das Berggeschäft von Rotterdam nach den Rhein—Ruhr-Häfen; die Kähne mußten zumeist leer wieder heraufschleppen. Ebenso fehlte es an Rückladung von Straßburg, da sich hier der Ausfall von Minettetransporten aus Lothringen bemerkbar machte. Dem Straßburger Hafen entgingen dadurch bedeutende Umschlagsmengen. / In der Kohlenberg- und Talfahrt ab Ruhrhäfen waren bisher Ausfälle infolge der Ruhe in der Eisenindustrie nicht zu verzeichnen gewesen. Es machte sich eher eine kleine Versandverstärkung an Kohle bemerkbar, die jedoch im ganzen genommen den erwähnten Beschäftigungsausfall nicht ausgleichen konnte. Stärker als im Vormonat waren namentlich die Verladungen nach Rotterdam. Kahnraum für die zu verladenden Mengen war trotz des in der Mitte der Berichtszeit wenig günstigen Wasserstandes, der allerdings nur zum Teile eine uneingeschränkte Abladung verbot, genügend vorhanden. An einigen Tagen ging außerdem die hiesige Kohlentransport-Gesellschaft dazu über, ihren Kahnraum bereits in Rotterdam zu chartern, wodurch der dort ungebrauchte Leerraum zu den Rhein—Ruhr-Häfen gezogen wurde. / Die Fahrt nach Basel wurde auch in diesem Monat nur durch den Hüninger Kanal aufrechterhalten. Der Kanal ist im Verlaufe dieses Monats durch Einführung elektrischer Traktion wieder etwas leistungsfähiger geworden. / Der Wasserstand ließ in der Berichtszeit zu wünschen übrig und war besonders in der Mitte des Monats niedrig. Die Schiffe konnten durchschnittlich nur auf 2,25 m abladen. Die in den letzten Tagen des Monats einsetzende Hochwasserwelle brachte neue Hemmungen, da ein Teil der Schleppzüge auf der Strecke infolge des übermäßigen Stromes vor Anker gehen mußte. Die Ende Oktober einsetzende Besserung des Wasserstandes erreichte ihren Höhepunkt am 2. November mit 1,99 m Cauber Pegel; von da ab war ein allmählicher Rückgang bis auf 1,67 m am 17. d. Mts. zu verzeichnen, von wo ab der Spiegel sich wieder, zuletzt sprunghaft, auf 3,92 m am 30. d. Mts. hob. / Die Stimmung auf dem Rhein—Ruhr-Frachtenmarkt war während des Monats nahezu unverändert schwach. Die Frachtsätze hielten sich im allgemeinen auf der Höhe der Schlußnotierung des Vormonats. Wenn trotz der im November die Marktlage ungünstig beeinflussenden Momente die Frachten nicht weiter nachgaben, so lag das im wesentlichen daran, daß durch den teilweise ungünstigen Wasserstand des Rheines im Verein mit häufig auftretendem Nebel und den in Anbetracht der Jahreszeit kurzen Fahrzeiten der Kahnumlauf sehr verzögert wurde. Die geringe Beschäftigung auf der niederrheinischen Strecke veranlaßte außerdem die holländische Schiffahrt, viele Boote aus dem Verkehr zu ziehen und sich abwartend zu verhalten. Diesem Vorgang namentlich verdankt wohl auch der Bergschlepplohn eine gewisse Widerstandsfähigkeit, die angesichts des geringen Verkehrs andernfalls sicher ins Wanken gekommen wäre. / Nach den amtlichen Notierungen der Schifferbörse in Duisburg-Ruhrort wurden in der Verkehrsbeziehung Rhein-Ruhr-Häfen-Mannheim nahezu während des ganzen Monats 1,10 RM. bei ganzer Lade- und Löschzeit für den Frachtsatz bezahlt. In den ersten beiden Tagen dieses Monats und zu Beginn des letzten Monatsdrittels stellte sich die Notiz etwas höher bis zu 1,20 RM. Für Verladungen ab Häfen des Rhein-Herne-Kanals wurde ein Zuschlag von 20 Pf. gewährt. Im Talgeschäft blieben die Notierungen während des ganzen Monats unverändert und stellten sich für Frachten einschließlich Schleppen ab Rhein-Ruhr-Häfen—Rotterdam auf 1,20 RM. und für Frachten ab Rhein-Herne-Kanal—Rotterdam 1,40 RM. / Der Schlepplohn blieb ebenfalls stabil. Die bereits in den Vormonaten zu hörenden pessimistischen Voraussagen, daß im Hinblick auf das dauernd große Angebot von Schleppkraft sich eine Erhöhung der Schlepplöhne jemals schwerlich durchsetzen werde, scheint sich zu bewahrheiten. Jedenfalls wurde auch in der Berichtszeit die Schleppkraft nur mit dem aus dem Vormonat übernommenen unzureichenden Satz von 1,15 RM. bis 1,20 RM. bezahlt, obwohl die Schleppschiffahrt unter den Witterungseinflüssen häufig zu leiden hatte und der Verkehr an manchen Tagen gänzlich ruhte. / Die Umschlagsanlagen der Duisburg-Ruhrorter Häfen waren nach wie vor, von den Kippern abgesehen, nur schlecht beschäftigt. Die Stillegung der Eisenindustrie machte sich zunächst allerdings hier nicht so fühlbar bemerkbar wie in den Kanalhäfen, da ein Teil der privaten Umschlagsanlagen mit der Ausladung der in diesem Monate noch angekommenen Erztransporte beschäftigt wurde. Dem Zulauf an Erzen zu den noch freien Lagerplätzen stand auf der anderen Seite jedoch ein Ausfall der bisher noch über die hiesigen Häfen laufenden Eisenmengen gegenüber. Ein Teil der Firmen sah sich infolge Einstellung des Eisenversandes zu Arbeitsstreckungen und auch Entlassungen genötigt. / Die Ankünfte an Getreide waren etwas geringer als im Vormonat, entsprachen jedoch im Durchschnitt den Ankünften in diesem Jahre, sodaß ein kleiner Teil der Ausladevorrichtungen beschäftigt war.

Mitgeteilt von der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisbg.-Wesel zu Duisbg.-Ruhrort.

Westdeutsche Kanäle Der Verkehr auf den westdeutschen Kanälen im Monat November ist im Verkehr mit Emden insbesondere bezüglich der Erz- und Kohlentransporte als normal zu bezeichnen. Die Erze wurden auch nach der Stillegung der Werke weiter bezogen und auf Lager genommen. Die Transporte an Halb- und Fertigfabrikaten der Eisenindustrie sind naturgemäß ganz wesentlich zurückgegangen. Die

Verladungen von Ammoniak und anderen künstlichen Düngemitteln waren normal; Grubenholz und Getreide schwach. Verhältnismäßig gut war der Verkehr in und aus der Richtung Ruhrgebiet, Hannover, Hildesheim, insbesondere durch das verstärkte Einsetzen der Zuckertransporte. Der Schleusen- und Schleppbetrieb arbeitete normal bis auf gelegentliche Stockungen im Abschleppen der Kähne von Dortmund nach Schleuse VIII.

Mitgeteilt vom Schiffahrt-Verein für die westd. Kanäle und die Weser E. V., Dortmund.

Elbe

I. Unterelbe: Das Herbstgeschäft, das in der Regel der Elbeschiffahrt eine gewisse Erholung für die Ausfälle in den flauen Sommermonaten zu bieten vermag, ist in diesem Jahre so gut wie ausgeblieben. Der für Herbstzeiten ausgesprochen flaue Geschäftsgang ist auf mannigfache Umstände zurückzuführen. Gerade in diesem Jahre hat sich der Wettbewerb der Eisenbahn in besonders starkem Ausmaß ausgewirkt. Zum Teil lag dies an der Niedrigwasserkalamität, die doch immerhin ein gewisses Anziehen der Frachten bedingte. Es zeigte sich, daß schon bei mäßiger Erhöhung der Flußfrachten die Grenze der Wettbewerbsfähigkeit gegenüber der Eisenbahn erreicht wird. Diese mäßige Erhöhung der Flußfrachten bietet aber noch nicht entfernt einen Ausgleich für die geringere Ausnutzung der Ladefähigkeit der Fahrzeuge. Bei bereits durchgeführter Niedrigwasserregulierung der Elbe hätte die Notlage der Elbeschiffahrt und der auf sie angewiesenen Wirtschaftskreise zweifellos nicht unwesentlich gelindert werden können. Zum Teil ist die weitere Abwanderung von Gütern auf den Bahnweg durch die 11proz. Erhöhung der Normalgütertarife bedingt, wohingegen bekanntlich die Seehafen-Ausnahmetarife in ihrer überwiegenden Mehrzahl unverändert geblieben sind. Zum Teil sind neue Ausnahmetarife eingeführt worden, wie beispielsweise die Ausnahmetarife 188 und 189, die auch im Elbstromgebiet der Binnenschiffahrt einen Teil ihres Verkehrs entzogen haben.

Zu Beginn des Monats November war der Kahnraum knapp, das Ladungsangebot zunächst noch einigermaßen befriedigend. Die von der Tauchtiefenkommission festgesetzten Tauchtiefen ließen nur eine mäßige Ausnutzung der Fahrzeuge zu. Bereits gegen Mitte des Monats wurde das Ladungsangebot sehr gering, obwohl auch jetzt noch die Wasserstandsverhältnisse nur eine sehr beschränkte Ausnutzung der Tragfähigkeit der Fahrzeuge ermöglichten. Das Güterangebot blieb fast ununterbrochen bis gegen Ende des Berichtsmonats sehr gering. Die Frachten, die in den ersten Tagen des Berichtsmonats eine gewisse Stabilität gezeigt hatten, wurden entsprechend der Marktlage gegen Mitte des Monats nachgiebig und flau.

Bergwärts wurden in der Hauptsache nach der Mittelelbe verladen Schwefelkies, Phosphat, Futtermittel, Getreide, Kobra, Steinkohlen. Nach Berlin gingen anfangs des Monats größere Partien englischer Kohle. Infolge weiteren Absinkens des Wasserstandes mußten verschiedene Bergladungen Anfang des Monats unterwegs geleichtert werden. Bei Artlenburg bildete sich in den ersten Novembertagen eine schlechte Stelle, die durch zu tief beladene Kieskähne verursacht worden war. Die schlechte Stelle konnte schnell beseitigt werden, so daß größere Stockungen des Schiffahrtsverkehrs vermieden wurden. Von Lübeck aus wurde Holz in größeren Mengen bergwärts verfrachtet. Zum Teil traten zu Anfang des Monats Störungen in der Abwicklung des Schiffahrtsverkehrs durch Teilstreiks der Hafenarbeiter in Hamburg ein.

II. Mittelelbe: Auch im Mittelelbegeschäft blieb das Geschäft, das sich sonst um diese Zeit zu beleben pflegt, ausgesprochen flau. Im Massengütergeschäft talwärts wirkten sich die Ausnahmetarife der Reichsbahn infolge der Niedrigwasserzuschläge scharf aus. Namentlich bei den künstlichen Düngemitteln konnte eine starke Abwanderung des Verkehrs auf den direkten Bahnweg wahrgenommen werden. Das Stückgutgeschäft blieb einigermaßen zufriedenstellend. Die Wasserstandsverhältnisse waren fast ohne Unterbrechung sehr schlecht. Erst in den letzten Tagen des Berichtsmonats machte sich eine fühlbare Besserung geltend. Die Besserung der Wasserstandsverhältnisse kommt jedoch zu spät, um die bereits entstandenen starken Ausfälle noch irgendwie decken zu können. Im Eilgüterverkehr mit der Saale machte sich eine Abwanderung des Verkehrs auf die Eisenbahn infolge des Ausnahmetarifes K 52 der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft bemerkbar. Es stellte sich, wie schon in manchen anderen Fällen, heraus, daß die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft mit dem an sich gegen den Wettbewerb des Lastkraftwagens gerichteten Tarif in Wirklichkeit die Binnenschiffahrt traf. Im Hauptdienst an der Strombrücke in Magdeburg wird ab 1. Januar 1929 eine Neuregelung Platz greifen. Es sind von der Arbeitsgemeinschaft der Elbeschiffahrt neue Brückenhaupter eingestellt worden.

III. Oberelbe. Der Wasserstand an der Oberelbe war zu Beginn des Berichtsmonats derart ungenügend, daß die Elbschiffahrts-Gesellschaften sich bereits am 2. November zur Einstellung der Schiffahrt oberhalb Außigs infolge Niedrigwassers entschließen mußten. Der Betrieb wurde bereits am 5. November wieder aufgenommen, da Gütersendungen zur Abfuhr bereit lagen und der Wasserstand schwankend gelegentlich Besserungen zeigte. Der niedrigste Wasserstand wurde festgestellt am 2. November am Außiger Pegel mit — 39 cm und am Dresdener Pegel am 3. November mit — 198 cm. Daraufhin trat eine langsame Besserung ein, die jedoch noch völlig ungenügend war. Kahnraum war zuerst reichlich angeboten, um gegen Ende des Monats allmählich knapper zu werden. Die Ausnutzungsmöglichkeit der Fahrzeuge blieb stark beschränkt. Talwärts wurden von Böhmen in der Hauptsache verladen Getreide, Zucker, Glas und Stückgut. Von sächsischen Stationen in der Hauptsache Briketts, Getreide und Stückgüter. Im oberelbischen Verkehr machte sich der Wettbewerb der Deutschen Reichsbahn durch Einführung des Ausnahmetarifs 25 für Eisen- und Stahlwaren von der Tschechoslowakei nach Dänemark fühlbar. Die tarifarische Benachteiligung der im deutschen Sprachgebiet der Tschechoslowakei gelegenen Elbeumschlagplätze wird voraussichtlich auch in Zukunft bestehen bleiben. Die im August ds. Js. durch die vorzugsweise tarifarische Behandlung hervorgerufene Ueberfüllung der Umschlagplätze Melnik—Holleschowitz hatte die tschechoslowakische Eisenbahnverwaltung veranlaßt, mit Gültigkeit vom 25. August generelle Frachtbegünstigungen auch für den Verkehr der im deutschen Sprachgebiet gelegenen Elbeumschlagplätze einzuführen. Diese Vergünstigungen wurden ab 23. Oktober auf Transporte von Holz, Rohzucker und Malz eingeschränkt. Im Zentraleisenbahnrat der tschechoslowakischen Republik wurde von interessierter Seite ein Antrag auf dauernde Einräumung der gleichen tarifarischen Begünstigungen für die nordböhmischen Umschlagsplätze wie für die im tschechoslowakischen Sprachgebiet gelegenen Elbehäfen gestellt. Bedauerlicherweise besteht anscheinend nur sehr geringe Aussicht, daß diesem Antrag stattgegeben werden wird.

Allgemeines. Die jahrelangen Bemühungen der Organisationen der Binnenschiffahrt auf zeitgemäße Verkürzung der Lade- und Löschfristen und Erhöhung der Liegegelder haben nunmehr zu einem wenigstens teilweisen Erfolge geführt. Auf Grund gemeinsamer Beratungen mit dem Reichsverkehrsministerium sowie mit den Interessenten aus Schiffahrts- und Verladerkreisen haben sich

die Länderregierungen der mitteldeutschen und ostdeutschen Stromgebiete zu einer, die Wünsche der Schiffahrt zwar nicht ganz befriedigenden, jedoch von gutem Willen zeugenden Verkürzung der Lade- und Löschfristen entschlossen. Die Erhöhung der Liegegelder, die ursprünglich zu gleichem Zeitpunkt in Kraft treten sollte und von zahlreichen Industrie- und Handelskammern für berechtigt anerkannt worden ist, läßt weiter auf sich warten.

Die Geschäftsabschlüsse der Elbeschiffahrtsunternehmungen werden voraussichtlich durchgängig gegenüber den Vorjahren nicht unerhebliche Verschlechterungen aufweisen. Wenn auch staatliche Subventionierungen der Elbeschiffahrt bisher vermieden worden sind, so wird doch die Notlage dieses Wirtschaftszweiges in absehbarer Zeit ein entschlossenes Eingreifen der Staatsregierung in das Verhältnis zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt unvermeidlich machen.

Mitgeteilt von der Arbeitsgemeinschaft der Elbeschiffahrt e. V., Magdeburg.

E l b e f r a c h t e n : Für komplette Kahnladungen erstklasiges Schwergut stellten sich die Elbefrachten für 100 kg exkl. Bugsierlöhne wie folgt:

	2.1.28	10.2.28	1.3.28	27.3.28	2.5.28	1.9.38	29.9.28	30.11.28	
Magdeburg	60	23	32	27	23	60	87	30	Pf.
Schönebeck	61	24	33	29	24	61	88	31	„
Barby	62	25	35	30	25	62	89	33	„
Aken	64	27	36	31	26	63	91	34	„
Wallwitzhafen	65	28	37	32	27	66	92	35	„
Klein-Wittenberg	72	33	42	40	35	72	105	45	„
Torgau	80	38	50	47	42	82	115	55	„
Riesa	85	43	55	52	47	97	140	62	„
Dresden	88	46	58	55	50	100	143	65	„
Laube-Tetschen	8½	4½	5,75	5.40	4¾	9½	14	6½	Kc
Außig	9	5	6,25	5.90	5¼	10	14½	7	„
Berlin, Kohlen ca.	75	30	36	33	35	72	80	38	Pf.
Berlin, Getreide ca.	80	36	41/42	38	38	78	86	43	„
Bresl.,schw.Futtermittel	—	57	63	60	62	—	130	80	„
Breslau, Schwergetreide	—	62	68/70	65	67	—	140	88	„
Halle a. S., transito	80	60	65	60	63	100	135	65	„

Mitgeteilt vom Spediteurverein Herrmann & Theilnehmer, Hamburg

Oder

22.—28. 10. 28. Die Wasserführung der Oder ist bei dem warmen Herbstwetter weiter zurückgegangen. Unterhalb Breslau schwimmt es nur noch mit etwa 90 cm. Infolgedessen mußte die Tauchtiefe ab Breslau vom 27. d. Mts. ab auf 0,88 m heruntergesetzt werden. Die Gefahr für die oberhalb Breslau versommert liegende Schiffahrt (rund 500 Kähne), aber auch für die Kunstbauten an der oberen Oder, wird immer größer, wenn man bedenkt daß der November schon oft genug eine Frostperiode gebracht hat. Es ist deshalb in der Oderwasserstraßenbeirats-Sitzung vom 26. d. Mts. beschlossen worden, daß eine kleine Kommission den Herrn Oberpräsidenten als Chef der Oderstrombauverwaltung in den nächsten Tagen Vorschläge zur Abwendung dieser Gefahr unterbreitet. / Der geringe zur Verfügung stehende Kahnraum, soweit er nicht für Ableichterzwecke Verwendung findet, reicht natürlich nicht annähernd aus, die zahlreichen Nachfragen für Verladungen von Kohlen und Gütern zu befriedigen. Von Breslau schwammen zu Tal ab 136 beladene, 13 leere Kähne, zu Berg erreichten Breslau 61 beladene und 62 leere Kähne. In Coselhafen wurden 64 Kähne zu Tal abgefertigt. / Auch in Stettin konnte die Nachfrage nach Kahnraum für die Uebernahme von Erzen aus den Seedampfern nur zum geringen Teil erfüllt werden. Der in Hamburg verfügbar werdende Kahnraum zieht Geschäfte nach Berlin vor; die Kahnmieten ziehen wieder an.

29. 10.—4. 11. 28. Die trostlose Lage der Oderschiffahrt hat sich zu Beginn des Monats November weiter verschärft. Die schwache Bewegung unterhalb Breslau wird durch folgende Zahlen gekennzeichnet: Zu Tal 87 beladene, 11 leere Kähne, zu Berg 95 beladene, 53 leere Kähne. In Coselhafen wird der geringe heraufkommende Kahnraum ziemlich schlank beladen. Es schwammen ab von Coselhafen 87 Kähne. Der Bestand an Fahrzeugen beträgt 59. / Die Erzeingänge in Stettin sind ziemlich lebhaft und finden auch, soweit Kahnraum disponibel, Uebernahme in die Flußfahrzeuge. Die Lage in Hamburg ist unverändert, die Kahnmieten ziehen weiter an.

5.—12. 11. 28. Die Kleinwassermisere hat auch in der abgelaufenen Woche fortbestanden. Die Ableichterungen konnten infolge Kahnraummangels nur in beschränktem Umfange erfolgen. Jedoch wird am 11. 11. ein Wasserwuchs der Oder bei Ratibor von rund 1 Meter gemeldet, sodaß eine kleine Aufbesserung des Wasserstandes unterhalb Breslau bevorsteht. Die Tauchtiefe ab Breslau wurde daher ab 12. 11. auf 1,28 m heraufgesetzt. Die Schleuse Ransern passierten zu Tal 76 beladene und 13 leere Kähne, zu Berg 87 beladene und 19 leere Kähne. / In Stettin mußten infolge unzureichender Kahnraumgestellung erhebliche Mengen Erze dem Bahnwege übergeben werden. / Auch in Hamburg ist der Kahnraum sehr knapp, sodaß zunächst mit einem Zurückgehen der Schifferanteilfrachten nicht gerechnet werden kann.

13.—19. 11. 28. Die in der vorigen Woche gemeldete Welle war nur sehr kurz. Nur etwas über 1,00 bis 1,30 m beladene Kähne konnten von Ransern abschwimmen, schon am 16. 11. mußte die Tauchtiefe unterhalb Breslau wieder auf 1,08 m heruntergesetzt werden. Am 14. vormittags ist der neue Durchstich bei Rheinberg oberhalb Glogau in Betrieb genommen worden. Er bedeutet für die Schiffahrt zu Berg wie zu Tal eine wesentliche Erleichterung und soll sich in seiner leichten Krümmung sehr gut fahren. Hoffentlich wird im nächsten Jahr auch der unterhalb anschließende Klautscher-Durchstich fertiggestellt, der fast noch wichtiger für die Schiffahrt als der Reinberger ist. Die amtlichen Passiermeldungen von Ransern lauten: zu Berg 152 beladene, 18 leere Kähne, zu Tal 195 beladene, 8 leere Kähne. Der in Coselhafen verfügbare Kahnraum ist wieder sehr knapp geworden, am 18. abends waren es nur noch 27 Kähne. / Die Erzeingänge in Stettin waren weiter sehr umfangreich, der gesamte leer werdende Kahnraum, soweit er nicht zu Ableichterzwecken in Fürstenberg dringend benötigt ist, wird für Erzübernahmen zur Verfügung gestellt. Die Geschäftslage in Hamburg war etwas ruhiger; Kahnraum recht knapp.

20.—25. 11. 28. Das regnerische Wetter der letzten Tage hat unserem Strom bisher nur eine kleine Aufbesserung gebracht. Nachdem die Tauchtiefe unterhalb Breslau vom 20. 11. ab sogar auf 0,98 m heruntergesetzt werden mußte, war es heute, den 26. 11., zunächst möglich, wieder auf 1,08 m heraufzugehen. An verschiedenen Stellen zwischen Breslau und Glogau, auch oberhalb des neuen Durchstichs bei Reinberg, in dem zum Ueberfluß noch am 23. 11. ein mit Steinen beladener Bauprahm gesunken ist, war es bereits wieder zu Schiffahrtsstockungen gekommen. Von Breslau schwammen 119 beladene Talkähne ab, zu Berg wurden 85 beladene, 33 leere Kähne durch Ransern gemeldet. Die Verladungen hielten sich ungefähr auf dem Umfange der Vorwoche. / Die Nachfrage nach Kahnraum für Erzübernahmen in Stettin ist weiter lebhaft. Der in Hamburg verfügbar werdende Kahnraum ist nur schwer für Verladungen nach der Oder zu haben.

U m s c h l a g s v e r k e h r z u T a l i n T o n n e n :

	22.-28.10.	29.10.-4.11.	5.-12.11.	13.-19.11.	20.-25.11.28
Coselhafen	24 618	21 581	20 021,5	13 719	10 151
dar. Güter	4 026	2 956	1 866,5	1 999	1 586
Oppeln	622	—	—	—	—
dar. Güter	162	200 Kohlen	—	—	420 Kohlen
Breslau	5 788	5 039	—	8 668	10 298
dar. Güter	5 666	4 724	7 017	8 272	9 853
Maltsch	5 234	3 941	3 810	4 363	3 610
d. Güt. u. Steine	2 394	1 991	1 292	3 593	2 605
			Kohlen 2 518	Brennstoffe	1 005

Oderfrachten für ganze Kahnladungen Steinkohle.

Vom Frachtenausschuß für die Oder festgesetzte Schiffsfrachten in RM. je Tonne (exkl. aller Nebenkosten als Umschlag, Zollabfertigung Assekuranz, Kippgebühr).

Vom 22. Oktober bis 25. November 1928.

Von	Breslau		Oppeln		Cosel-Oderhafen	
nach	Berlin-Oberspree	Stettin	Berlin-Oberspree	Stettin	Berlin-Oberspree	Stettin
	4,—	3,35	5,70	5,05	6,30	5,65

Bei den gegenwärtigen Wasserverhältnissen und dem Kahnraummangel werden die Kähne in überwiegendem Maße entsprechend dem Wasserstand leichter beladen und dafür ein entsprechender Zuschlag ab Cosel als ab Breslau gezahlt.
Für andere Güter in ganzen Kahnladungen sowie für Teilmengen treten entsprechende Zuschläge ein.

Ostpreußische Wasserstraßen Der Verkehr auf den ostpreußischen Tourdampferlinien hat sich im Monat November etwa auf der Höhe des Vormonats gehalten. Außer den üblichen Stückgutverladungen kamen noch größere Partien Getreide von Tilsit nach Königsberg zur Verschiffung. / Die Lage der Kleinschiffahrt hat sich dagegen ganz wesentlich verschlechtert. Das Frachtgeschäft ist vollständig zum Stillstand gekommen. Außer den üblichen Ziegelverfrachtungen vom Haff nach Königsberg wurden einige Ladungen Zucker von Danzig nach Königsberg und Getreide von Königsberg nach Danzig abgeladen. Das Kahnraumangebot war überreichlich, ein Teil der Fahrzeuge ist daher in Winterlage gegangen. Der Wasserstand war während des ganzen Monats günstig. Die Lage des Frachtenmarktes ist überaus still. Die Frachten sind trotz der späten Jahreszeit zurückgegangen.

Mitgeteilt von Robert Meyhoefer, G. m. b. H., Königsberg/Pr.

RECHTSFRAGEN DER BINNENSCHIFFAHRT

Der Frachtanspruch und die Auslieferung der Frachtgüter! Nach § 26 des Binnenschiffahrtsgesetzes in Verbindung mit § 435 des Handelsgesetzbuches ist der Frachtführer berechtigt, Zug um Zug gegen Auslieferung der Frachtgüter von dem Empfangsberechtigten die Begleichung der durch den Frachtvertrag gegründeten Forderungen zu verlangen. Ferner steht dem Frachtführer nach § 440 des Handelsgesetzbuches wegen dieser Forderungen ein Pfandrecht an den Frachtgütern zu. Die Bedeutung dieser Bestimmungen und die bei der Auslieferung der Frachtgüter weiter in Betracht kommenden Gesichtspunkte werden in einer Entscheidung des Landgerichts Hamburg vom 30. Oktober 1928 (Aktenzeichen: H. Bf. X. 268. 28.) erörtert. Diese Entscheidung stützte sich auf folgenden Sachverhalt: Auf Grund einem mit der Beklagten (Absenderin und Empfängerin) geschlossenen Frachtvertrages und des an Order gestellten Ladescheins vom 21. September 1927 beförderte der Kläger (Frachtführer mit seinem Kahn eine Ladung Braunkohlenbriketts in nicht zugewogenem Gewicht von 245 Tons von Königswusterhausen nach Hamburg. Der Ladeschein war nicht indossiert, als Meldeadresse in Hamburg war darin die Beklagte angegeben. Bei der Meldung wurde dem Kläger als Löschstelle die Firma L. angegeben, welche die Kohlen ausladen ließ. Der Kläger hat 250,— RM. Frachtvorschuß erhalten und forderte mit der Klage den Rest der vereinbarten Fracht mit 485,— RM. nebst Zinsen. Die Beklagte hat die Zahlung der Restfracht verweigert, weil der Kläger nicht die Ablieferung des vollständigen Frachtgutes nachgewiesen, sondern etwa 20 Ztr. Briketts zurückbehalten habe. Der Kläger hat die Einbehaltung der Briketts bestritten, und sich im übrigen darauf berufen, daß die Beklagte die Vorschrift des § 61 des Binnenschiffahrtsgesetzes nicht inne gehalten habe. Das Amtsgericht wies die Klage mit der Begründung ab, daß der Kläger den ihm obliegenden Nachweis der vollständigen Auslieferung der Frachtgüter nicht erbracht habe, sodaß die Beklagte zur Einbehaltung der Restfracht berechtigt gewesen sei. Gegen dieses Urteil legte der Kläger Berufung ein und das Landgericht gab seinem Antrage statt, indem es unter Abänderung des angefochtenen Urteils des Amtsgerichts die Beklagte zur Zahlung von 485,— RM. nebst 9% Zinsen seit dem 15. Dezember 1927 verurteilte.

In diesen Entscheidungsgründen führte es folgendes aus:

„Die Berufung ist begründet, da dem Vorderrichter in seiner Rechtsentscheidung nicht zugestimmt werden kann. Ein grundlegender Rechtsirrtum des Armenrechts ist es, daß der Kläger als Frachtführer hinsichtlich der Auslieferung des Frachtgutes vorleistungspflichtig sei. Der Frachtführer hat wegen seines Anspruches auf Zahlung der Fracht ein Pfandrecht an dem beförderten Gut, braucht also das Gut nicht vor Zahlung oder Sicherstellung der Fracht auszuliefern. Der Empfänger hat demnach nur gegen Zahlung der Fracht Anspruch auf Auslieferung des Gutes. Soweit der Frachtführer das Gut nicht ausliefert, hat der Empfänger ein Zurückhaltungsrecht wegen der Fracht. Das Zurückhaltungsrecht würde aber nach § 274 des Bürgerlichen Gesetzbuches nicht zur Abweisung des klägerischen Anspruchs, sondern nur zu einer Verurteilung Zug um Zug führen können. Außerdem würde das Zurückhaltungsrecht nur im Verhältnis zum Werte des nicht ausgelieferten Gutes ausgeübt werden können. Beklagte konnte also unter keinen Umständen wegen Nichtauslieferung von etwa 60 Ztr. Briketts in einem Werte von höchstens 90,— RM. die Zahlung der gesamten Restfracht von 485,— RM. verweigern.

Beklagte hat aber überhaupt kein Recht, einen Teil der vereinbarten Fracht zurückzubehalten. Sie behauptet, dieses Recht wegen Minderung des Frachtgutes zu haben, weil der Kläger einen Teil nicht ausgeliefert habe. Wegen dieser Minderung hätte der Empfänger nach § 61 des Binnenschiffahrtsgesetzes Ansprüche nur geltend machen können, wenn der Zustand bezw. die Menge des Gutes durch amtlich bestellte Sachverständige festgestellt worden wäre. Daß, wie der Vorderrichter meint, der § 61 ausscheide, weil es sich um ein bei der Ablieferung erkanntes Manko handle, kann als richtig nicht anerkannt werden. Der Kläger bestreitet, daß ein Manko vorhanden gewesen sei und behauptet, der ausladenden Firma angeboten zu haben, aus seinem Kahne noch auszuladen, was sie glaube, beanspruchen zu können. Nach dem Ladeschein war die Ladung von dem Empfänger allein auszuladen. Dessen Sache wäre es also tatsächlich gewesen, alle nach dem Ladeschein für ihn ausgebrachten Ladungen aus dem Kahn zu löschen. Daß Kläger sich geweigert hätte, weitere Briketts auszuliefern, ist von der Beklagten garnicht behauptet. Es steht also garnicht fest, daß eine Fehlmenge vorhanden gewesen sei, sie kann also auch nicht beiderseits erkannt gewesen sein.

Auf § 61 Abs. 4 des Binnenschiffahrtsgesetzes kann die Beklagte sich nicht berufen.

Es ist nicht erwiesen, daß der Kläger den Schaden durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit verursacht habe, also, wie Beklagte behauptet, sich einen Rest der Ladung rechtswidrig angeeignet habe. Denn es war Sache des Empfängers, die Ladung aus dem Kahn herauszunehmen; wenn er einen Teil zurückließ, so war das seine Sache.

Der in dieser Instanz erhobene Einwand des unrichtigen Beklagten ist begründet. Der Ladeschein war nicht indossiert. Die Beklagte war also durch ihn als Empfängerin legitimiert, mithin zugleich Absender und Empfänger. Die Firma L. war der Beklagten lediglich, wie die Beklagte selbst in ihrem amtsgerichtlichen Schriftsatz vom 13. Januar 1928 erklärt, als Löschstelle angegeben. Sie kommt also als Empfängerin nicht in Betracht. Die Beklagte hat auch vor dem Amtsgericht mit Recht nicht bestritten, die richtige Beklagte zu sein.

Hiernach hat sie dem Kläger die voll vereinbarte Fracht zu zahlen, so daß unter Aufhebung des angefochtenen Urteils und weiteren Anwendung von § 91 Zivilprozeßordnung wie geschehen zu erkennen war."

Rechtsanwalt O. Vortisch, Berlin.

GESCHÄFTLICHE MITTEILUNGEN

Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt, Berlin. Am 29. 11. 1928 fand im Zentralbüro der deutschen Binnenschiffahrt, Berlin unter dem Vorsitz des Herrn Generaldirektors Dr. h. c. Ott, Köln, eine erweiterte Präsidialsitzung des Reichsausschusses statt, zu der die Vorsitzenden bezw. Geschäftsführer sämtlicher angeschlossener Körperschaften erschienen waren. Neben internen Verbandangelegenheiten wurde eine Reihe akuter Binnenschiffahrtsfragen erörtert, so z. B. die Erhöhung der Schiffahrtabgaben, das Verhältnis der Binnenschiffahrt zum Reichsverkehrsministerium, die Frage der Tarifhoheit über die Binnenhäfen usw. Die derzeitigen Vertreter des Reichsausschusses im Ausschuß der Verkehrsinteressenten bei der Ständigen Tarifkommission wurden für die Wahlperiode 1929 bis 1933 wiedergewählt; es sind dies die Herren Generaldirektor Dr. h. c. Ott, Köln und Direktor Bayer, Hamburg als Mitglieder und die Herren Direktor Kölven, Dortmund und Direktor Thielecke, Breslau als stellvertretende Mitglieder.

Reichsarbeitgeberverband der deutschen Binnenschiffahrt und verwandter Gewerbe e. V., Berlin. Die am 29. 11. 1928 unter dem Vorsitz des Herrn Oberstleutnant a. D. Direktor Graetz, Breslau, im Zentralbüro der deutschen Binnenschiffahrt zu Berlin stattgefundene Verwaltungsratssitzung des RAGV legte die Stellungnahme der Binnenschiffahrt zu verschiedenen sozialpolitischen Gesetzentwürfen (u. a. Arbeitsschutzgesetz) fest und stellte in einigen weiteren Punkten Richtlinien für die sozialpolitische Verbandsarbeit der Binnenschiffahrt auf. In den Großen Ausschuß der Vereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände e. V. wurden als Vertreter der Binnenschiffahrt die Herren Oberstleutnant a. D. Direktor Graetz, Breslau, Syndikus Schreiber, Berlin und Generaldirektor Dr. h. c. Welker, Duisburg, entsandt.

Bayerischer Kanalverein. Auf Einladung der Ortsgruppe Augsburg des Bayerischen Kanal- und Schiffahrtvereins hielt am 20. November in Augsburg Syndikus Steller, Nürnberg, einen interessanten Vortrag über den derzeitigen Stand der Wasserstraßenbauten, wobei er insbesondere das Verhältnis zwischen den Eisenbahnen und den Wasserstraßen betonte. Der Redner führte unter anderem aus, daß der Ausbau der bayerischen Binnenwasserstraßen in den letzten Jahren als voll befriedigend anerkannt werden müsse. Einer besseren Ausnutzung wären wirtschaftliche und politische Hemmungen im Wege gestanden. Eingehend beschäftigte sich der Vortragende mit der in der letzten Zeit viel erörterten Konkurrenz zwischen Reichsbahn und Binnenschiffahrt. Die Einwendungen der Reichsbahn, daß der planmäßige Ausbau der Wasserstraßen der Gesellschaft ungemein gefährlich erscheine, könne er nicht anerkennen. Nach der Ansicht des Redners bestehe nur scheinbar ein scharfer Widerspruch zwischen der Forderung nach neuen Wasserstraßenbauten und der Pflicht aller, alles aufzubieten, um der Reichsbahn die Aufbringung der durch das Friedensdiktat auf ihr lastenden Tribute zu ermöglichen. Wenn eine gleichzeitige und angemessene Entwicklung aller Verkehrsmittel sich durchführen ließe, so wäre damit den Interessen sowohl der Reichsbahn wie den Binnenschiffahrts-Vereinen wohl am besten gedient.

Schlesischer Oder-Verein, Breslau. Am 14. November 1928 fand in der Industrie- und Handelskammer zu Breslau unter dem Vorsitz von Reichsminister a. D. Dr. Ing. e. h. Gothein eine Ausschußsitzung des Schlesischen Oder-Vereins statt, auf der eine Reihe wichtiger Oderschiffahrtsfragen erörtert wurden.

Von besonderem Interesse war der Vortrag des Ministerialrates Meierle vom tschechoslowakischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten in Prag über den „Donau—Oder—Elbe-Kanal und seine Bedeutung für die schlesische Industrie".

In seinen einleitenden Ausführungen wies Ministerialrat Meierle kurz darauf hin, wie das alte Problem des Donau—Oder—Elbe-Kanals schon immer auch von hervorragenden deutschen Fachmännern unzweideutig in positivem Sinne begrüßt worden sei. Der schon seit Jahrzehnten geplante Donau—Elbe—Oder-Kanal weicht bei Pardubice von der kanalisierten Elbe und führt in östlicher Richtung nach Landskron, wo er die Donau-Elbe-Wasserscheide überschreitet. Bei Prerau, einem wichtigen Verkehrsknotenpunkt Mährens, führt er zum Anschluß an die Donau nach Theben, ebenso seine Anschlußstrecke zur Oder nach Oderberg und Cosel. Die geplante Kanalstrecke Prerau—Oder trifft bei Mährisch-Weißkirchen auf die niedrigst gelegene Wasserscheide zwischen Ostsee und Schwarzem Meer. Von Oderberg bis zum Anschluß an die Oder hätte der Oderkanal etwa 110 m Gefälle mit 18 Schleusenstufen. Auf reichsdeutschem Gebiet beträgt die Länge des Kanals einschließlich der Mitbenutzung eines 10,2 km langen Stückes des Großschiffahrtsweges im Klodnitz-Kanal 63,7 km.

Der Vortragende äußerte sich sodann ausführlich zur Frage der Wasserversorgung des geplanten Kanals. Sie sei hinreichend garantiert durch ein großzügiges Talsperrenprojekt der Tschechoslowakei, die eine Wasserversorgung für 1200 t-Schiffe mit einer jährlichen Beförderung von 8 Millionen Schiffstonnen ihren Berechnungen zugrunde gelegt habe. Aus dem Oderreservoir kämen allein 33 Millionen Kubikmeter zum Abfluß, die eine genügende Wasserversorgung des Kanals jederzeit garantieren. Seit dem Jahre 1911 sind in der Frage des Donau—Oder—Elbe-Kanals keine direkten Regierungsverhandlungen mehr gepflogen worden. Vor dem Anfang des Kanalbaues müßte zunächst der Ausbau der natürlichen Wasserstraßen vollendet werden.

Von der schiffbaren — besser gesagt — noch nicht schiffbaren Oder sei schon mehr als genügend gesprochen worden. Ohne gründliche Radikalkur wird dem oberschlesischen Industriegebiet trotz des Klodnitz-Kanals nicht geholfen werden können. Eine Aufbesserung der Oder-Wasserstände sei das dringendste Problem, das nur mit einer gründlichen Regulierung der oberen und unteren Oder gelöst werden könnte.

Im weiteren Verlauf seiner Ausführungen ging er dann ausführlich auf die im tschechischen Gebiet gelegenen Talsperren im Odergebiet ein, die für die Verwirklichung des Donau—Oder—Elbe-Kanals geplant sind. Sie fassen zusammen 552 Millionen Kubikmeter und liegen bei Zimrowiz und Kreuzberg an der Mohra, bei Neu-Ebersdorf an der Oppa und bei Mariastein an der Oder.

Der Vorsitzende dankte dem Redner für seine bedeutungsvolle Ausführung und gab seiner Ueberzeugung Ausdruck, daß bei einer Inangriffnahme des Donau—Oder—Elbe-Kanals durch die Tschechoslowakei der Bau der Anschlußstrecke auf deutschem Gebiet sicherlich nicht auf sich warten lassen würde.

Oberstleutnant a. D. Direktor Graetz, der Vorsitzende des Schiffahrts-Vereins zu Breslau e. V., behandelte sodann die Frage der „Erhöhung der Schiffahrtabgaben".

Er wandte sich insbesondere unter Hinweis auf die bereits aus allen Kreisen der Schiffahrt erfolgten Proteste dagegen, daß die Heraufsetzung der Schiffahrtabgaben um 11% entsprechend der Tariferhöhung der Reichsbahn erfolgt sei, ohne daß der Reichswasserstraßenbeirat vorher gehört worden sei.

Die für Ende des Monats einberufene Tagung des Reichswasserstraßenbeirates werde zu der Angelegenheit noch eingehend Stellung zu nehmen haben. Leider sei durch die Erhöhung der Schiffahrtabgaben eine weitere Verschlechterung der Wettbewerbsfähigkeit für die Oder eingetreten, wenngleich es dank der Initiative der Oderstrombauverwaltung und der Verwaltung der märkischen Wasserstraßen gelungen sei, gewisse Erleichterungen durchzusetzen. Die Politik der Reichsbahn, die Umschlagstarife hoch, die Ausnahmetarife dagegen möglichst niedrig zu halten, schädige die Schiffahrt außerordentlich und sei nicht zu verantworten. Direktor Graetz richtete an die schle-

sische Wirtschaft die dringende Bitte, sich der Oderschiffahrt in verstärktem Maße als Verkehrsmittel zu bedienen.

Der Vorsitzende, Reichsminister a. D. Dr. Ing. Gothein, referierte über „Die wirtschaftlichste Verkehrslage des deutschen oberschlesischen Industriebezirks".

Der in der Denkschrift der „Studiengesellschaft für die Ermittlung der wirtschaftlichsten Verkehrswege des deutsch-oberschlesischen Industriebezirks" (vgl. Z. f. B. 19/1928, 562) geforderte Ausbau der Oderwasserstraße für den Verkehr mit 1000 t-Kähnen deckt sich mit den Bestrebungen des Oder-Vereins. Regulierungen des Stromes und Aufbesserung der niederen Wasserstände sind nötig, um die Leistungsfähigkeit der Oderwasserstraße zu erhöhen.

Neben Ottmachau fordert die Studiengesellschaft die Errichtung weiterer Staubecken. Diese Projekte müssen, wie Dr. Gothein ausführte, noch eingehend geklärt werden. So hätten z. B. die bei Krappitz angestellten Bohrungen bisher wenig befriedigende Ergebnisse gezeitigt. Das Projekt der Schleppbahn, die den veralteten Klodnitz-Kanal ersetzen soll, beurteilt Dr. Gothein grundsätzlich als recht geeignet. Wenn es gelingt, den Bau gegen die Einsprüche der Reichsbahn durchzusetzen, so sei dieses Projekt als das billigste und wirtschaftlichste allen anderen Maßnahmen vorzuziehen. In seinem Schlußwort verwies der Vorsitzende auf die steigende Bedeutung des Lastkraftwagenverkehrs, der sich z. B. beim Hamburger Hafen für hochwertige Güter in einem Radius bis zu 140 km der Reichsbahn überlegen zeige. Es sei zu erwägen, ob der Kraftwagen nicht auch dem Oder-Zubringerverkehr nutzbar gemacht werden könnte.

Schiffbautechnische Gesellschaft e. V., Berlin. Die vom 22.—24. November 1928 in Berlin stattgefundene 29. Hauptversammlung der Gesellschaft wurde eingeleitet durch eine eindrucksvolle Gedächtnisfeier für den verstorbenen Vorsitzenden, Geh. Reg.-Rat Prof Dr. Ing. Carl Busley. Der Präsident des Norddeutschen Lloyd, Dr. Ing. e. h. Ph. Heineken, fand packende Worte für den verdienstvollen Förderer der Schiffbautechnischen Gesellschaft. Seinem rastlosen Wirken sei es in erster Linie zu danken, daß es im Jahre 1899 gelang, die Schiffbautechnische Gesellschaft zustande zu bringen. Es hätte wohl kaum jemand mit mehr Liebe und Treue die Geschicke der Gesellschaft leiten und sie mit mehr Energie und Tatkraft durch alle Fährnisse der Zeit führen können.

Nach der geschäftlichen Sitzung fanden am 22. 11. 1928 noch zwei Vorträge statt. Professor Walter Laas, Direktor des Germanischen Lloyd, Berlin, sprach über „Die Schwimmfähigkeit der Fahrgastschiffe nach Havarien und ihre internationale Regelung", Dipl.-Ing. Biedermann, Direktor des Norddeutschen Lloyd, Bremen, über „Die Verwendung außergewöhnlich großer Rettungsboote in Verbindung mit dem Welin-Max Lachland-Davit auf großen Passagierschiffen".

Die Beratungen des zweiten Tages wurden eröffnet durch einen Vortrag des Herrn Dr. Ing. e. h. Schulz, Direktor des Forschungsinstitutes der Vereinigten Stahlwerke A.-G., über „Fortschritte in der Metallurgie des Stahles für Schiffskörper und Kessel". Ueber „Aufgaben und Fortschritte der Dehnungsmessung am fahrenden Schiff" sprach Dr. Ing. Siemann, Bremen, „Ueber die Knickung von Platten" Prof. Dr. Ing. G. Schnadel, Charlottenburg. Einen „Rückblick und Ausblick auf die Entwicklung des Contrapropellers" gab Direktor Dr. phil. Rudolf Wagner. Die Vortragsreihe wurde beschlossen durch ein Referat von Dr. Ing. Carl von den Steinen, Hamburg, über „Das Schiffbaulaboratorium der Staatslehranstalten in Hamburg". / Der 24. November 1928 war einer Besichtigung des Großkraftwerkes der Berliner Städtischen Elektrizitätswerke „Klingenberg" gewidmet.

FIRMENNACHRICHTEN

Rhein- und Seeschiffahrts-Gesellschaft, Köln. Wie verlautet, ist die anfänglich auf den 30. 11. 1928 einberufene G. V. der Gesellschaft (vgl. Z. f. B. 21/1928, 635) auf einen noch nicht näher bestimmten Termin verschoben worden. Vorher soll noch eine Aufsichtsratssitzung stattfinden.

Westdeutsche Schiffahrts-A.-G., Köln. Das Unternehmen hat im Geschäftsjahr 1927 einen Gewinn aus Effekten und Beteiligungen von 238 843 RM. und einen Frachtenüberschuß von 163 093 RM. erzielt. Andererseits erforderten allgemeine Unkosten 41 012 RM., Zinsen 86 803 RM., Steuern 12 555 RM., so daß sich bei 219 856 RM. Abschreibungen und unter Berücksichtigung des Verlustvortrages aus 1926 und eines Verlustes an Seedampfern in Höhe von 26 486 RM. ein bilanzmäßiger Verlust von 20 633 RM. ergibt. Die Bilanz verzeichnet u. a. Gläubiger mit 251 942 RM., Schuldner mit 474 350 RM., Effekten mit 436 737 RM., Kähne mit 336 211 RM. und andererseits Schiffshypotheken mit 266 677 RM.

Johann Bossman Redereigesellschaft m. b. H., Duisburg-Ruhrort. Die Prokura Josef Delsorge ist erloschen.

Bavaria Schiffahrts- und Speditions-A.-G. in Bamberg. Das Geschäftsjahr 1927 schließt bei 1 Mill. Aktienkapital mit einem Verlust von 20 216 (i. V. 12 514) RM. Auf Abschreibungen wurden 92 389 (57 595) RM. verwendet. In der Bilanz stehen: Schiffspark mit 1 109 000 (1 177 000) RM., Grundstücke, Gebäude und Lagerhäuser mit 401 300 (411 000) RM., Debitoren mit 515 607 (914 675) RM. und Kasse mit 9274 (10 194) RM., dagegen Schiffshypotheken mit 595 000 (535 500) RM., Akzepte mit 67 065 (168 931) RM. und Kreditoren 628 440 (1 113 408) RM.

Schweizerische Transport-A.-G., Duisburg. Die Firma hat ihren Namen geändert in „A.-G. für Handel und Industrie" und ihren Sitz nach Duisburg-Meiderich verlegt. Zum neuen Vorstand wurde Kaufmann Wilhelm Schlipper (Duisburg Meiderich) bestimmt; zu Aufsichtsratsmitgliedern neugewählt Bankier Heinrich Schulte (Hannover), Bankier Eugen Diepkmann (Hannover) und Kaufmann Eduard Kraemer (Duisburg).

Cechoslowakische Elbeschiffahrts-Aktiengesellschaft. In Z. f. B. 21/1928, 635 wurde mitgeteilt, daß die Dresdener Zweigniederlassung der Gesellschaft aufgehoben worden ist. Es handelt sich bei dieser Aufhebung nur um die Eintragung der Zweigniederlassung in das Handelsregister. Dagegen bleibt, wie uns die Gesellschaft mitteilt, die Vertretung der Firma in Dresden im bisherigen Umfange aufrecht erhalten.

Deschimag-Klage wegen Nüscke. Wie verlautet, soll von der Deutschen Schiffs- und Maschinenbau A.-G. in Bremen in den nächsten Tagen gegen einige frühere führenden Aufsichtsratsmitglieder der Schiffswerft Nüscke & Co. A.-G., Stettin, Klage erhoben werden auf Rückgängigmachung des im Januar d. Js. geschlossenen Kaufes der Aktienmehrheit der Nüscke-Werft für den Deschimag-Konzern. Gleichzeitig dürfte die Deschimag Regreß-Ansprüche gegen die Beklagten bezüglich aus dem Kaufgeschäft erwachsender Schäden geltend machen. Zur Begründung der Klage wird von der Deschimag angeführt, daß sie bei Abschluß des Kaufgeschäftes über die wahren Verhältnisse der Nüscke-Werft in grober Weise getäuscht worden sei. Demgegenüber erklärt das Konsortium, welches die Aktienmehrheit vor etwa 1 Jahr an den Deschimag-Konzern verkauft hat, ausdrücklich, daß der Vorwurf der Täuschung völlig unbegründet sei und daher von ihm auf das schärfste zurückgewiesen werden müßte. Es sehe der angedrohten Klage mit Ruhe entgegen. Wie wir hören, weist eine von der Schiffswerft Nüscke & Co. in Stettin vorgelegte Bilanz per 30. Juni 1928 für das Geschäftsjahr 1927/28 einen Verlust von 0,4 Mill. RM. auf. Außerdem ist mit einem Verlust von rd. 1,2 Mill. RM. aus den bei der Nüscke-Werft für holländische Rechnung in Bau befindlichen beiden Schiffen zu rechnen. (Vgl. auch Z. f. B. 22/1928, 658.)

*

Vor dem Amtsgericht in Stettin fand am 1. 12. 28 die Gläubigerversammlung der in Konkurs geratenen Werft Nüscke & Co. statt. Die Aktivmasse beträgt etwa 532 000 RM., während die Passivmasse sich auf 2 295 000 RM. beläuft. Für die Gläubiger komm bei einer gütlichen Einigung voraussichtlich etwa 8-10% heraus. Meinungsverschiedenheiten gab es bei der Wahl des Gläubigerausschusses. Die Deschimag wollte mit zwei Herren vertreten sein, wogegen die Stettiner Gläubiger protestierten. Die Deschimag erklärte sich schließlich mit einem Vertreter einverstanden. Dagegen protestierte der Vertreter der Deschimag gegen die Wahl des Direktors Müller von den Oder-Werken, Direktor Müller wurde schließlich gewählt. Gegen die Forderung des Bankhauses Deichmann u. Co. in Köln wurden Bedenken laut, da diese einen Teil der Zahlungen der holländischen Reederei bereits für sich in Anspruch genommen hatte.

Bezugsquellen-Nachweis

Ein Branchenregister von Lieferfirmen und Unternehmungen für Hafen-, Kanal- und Schiffbau, Werften Wasserbau und Binnenschiffahrt einschließlich Gütertransport und Eilfrachtverkehr

Die Mitglieder des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt werden gebeten, bei Bedarf sich obenstehender Firmen zu bedienen.

1928 Nr. 24 2. Dezemberheft

Zeitschrift für Binnenschiffahrt

Herausgeber: Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt e. V. Berlin NW 87 Klopstockstr. 42
Fernsprech-Anschluss: Amt Hansa Nr. 2744, Nr. 2745 und Nr. 2755 • Telegramm-Adresse: Binnenfahrt, Berlin
Vorstand: Generaldirektor Dr. h. c. Ott, Köln / Geh. Baurat Prof. Dr. ing. h. c. de Thierry, Berlin
Hauptgeschäftsführer: Syndikus E. Schreiber, Berlin NW 87, Klopstockstr. 42

60. JAHRGANG DER MITTEILUNGEN DES ZENTRALVEREINS

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" erscheint zweimal monatl. u. ist Organ nachstehender Vereinigungen

Brandenburgischer Oder-Verein, Frankfurt a. O. / Bremer Kanal-Verein, Bremen / Deutsch-Oesterreich-Ungarisch-Schweizerischer Verband für Binnenschiffahrt / Elbe-Ostsee-Kanal A.-G. Wismar Hamburger Verein für Flußschiffahrt / Hansa-Kanal-Verein, Bremen / Intern. Vereinigung z. Förderung des Rheines bis zum Bodensee / Kanalverein Berlin-Leipzig / Küstenkanal-Verein Oldenburg Nordschweiz. Verband f. Schiffahrt Rhein-Bodensee / Pommerscher Binnenschiffahrtsverein / Schlesischer Oderverein / Südostpreuß. Kanalverein e. V. / Südwestdeutscher Kanalverein f. Rhein-Donau Neckar / Verband für Kanalisierung der Mosel u. Saar / Verband zur Wahrung der märk. Schiffahrtsinteressen e. V. / Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr e. V. / Werra-Kanalverein zur Verbindung der Weser mit Main und Donau / Weser-Bund e. V.

Schriftleitung:
Berlin NW 87, Klopstockstraße Nr. 42
Fernruf Hansa Nr. 2744-45-55, Tel.-Adr.: Binnenfahrt



Die in der Z. f. B. zur Veröffentlichung gelangenden Aufsätze gehen in das Eigentum des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V über. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Herausgeber keine Verantwortung. Beantwortung von Anfragen und Rücksendung von Manuskripten erfolgt nur, wenn Rückporto beigefügt ist. Nachdruck einzelner Artikel ist nur mit Erlaubnis der Schriftleitung und unter Quellenangabe gestattet. **Bezugspreis** monatlich 2 Mark, nach dem Ausland monatlich 3 Mark. Einzelhefte kosten 1,25 M. **Anzeigen.** Die 4 gespalt. Millimeterzeile 20 Pfg. Bei Wiederholungen Rabatt laut Tarif. Etwaiger Erscheinungsausfall infolge höherer Gewalt oder Streiks berechtigt nicht zur Rückforderung des Bezugsgeldes.

Verlag:
Mammut-Verlag G. m. b. H.
Berlin S 14, Wallstr. 56, Fernruf F. 7 Jannowitz Nr. 4570

Tarifhoheit und Binnenhäfen

Von Staatssekretär a. D. Max Peters, Berlin.

Unter dieser Ueberschrift hat der Generaldirektor Schüning in Berlin in der Nr. 6/1928 der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" einen Aufsatz geschrieben, der den Beweis dafür zu führen sucht, daß die Tarifhoheit nur für solche Hafenabgaben zu Recht besteht, die sich als „reine Schiffahrtabgaben" im Gegensatz zu den „Manipulationsgebühren" kennzeichnen. Jede Hafenabgabe müßte hiernach der einen oder der anderen Kategorie angehören. Schiffahrtabgaben im eigentlichen Sinne sind ihm zufolge „ausschließlich diejenigen Abgaben, die das Schiff zu tragen hat".

Er läßt nicht ganz klar erkennen, worauf diese Definition abzielt. Wörtlich genommen ist weder das Schiff noch seine Ladung Träger der Abgabenlast. Schiffahrtabgaben jeder Art, sowohl Befahrungsabgaben als Hafenabgaben, sind für die Empfänger Bestandteile der Transportkosten oder mit anderen Worten: der Fracht, und werden mit dieser von ihnen endgültig getragen.

Es soll für die weitere Erörterung angenommen werden, daß Schüning unter Schiffahrtabgaben im eigentlichen Sinne diejenigen versteht, die nach konstruktiven Merkmalen des Transportgefäßes, also nach Tragfähigkeit oder Raumgehalt, Länge, Breite, Fläche oder Tiefgang der Schiffe erhoben werden, im Gegensatz zu denjenigen Abgaben, die sich nach dem Gewicht oder der Beschaffenheit der Ladung berechnen. Beide Systeme der Abgabenberechnung kommen in der See- und Binnenschiffahrt vor; die Berechnung nach der Ladung hat im Laufe der letzten Jahrzehnte immer mehr die Ueberhand gewonnen, wobei die lebhaften Wünsche der Schiffahrttreibenden selbst das bestimmende Moment gewesen sind.

Nach Schüning kann der Staat für die zweite Abgabengruppe keine Tarifhoheit beanspruchen, da eine solche weder aus der Reichsverfassung, noch, soweit der Preußische Staat in Frage kommt, aus irgend welchen Landesgesetzen herzuleiten sei. Er behauptet insbesondere, daß der Artikel 99 der Reichsverfassung von 1919 nur von Schiffahrtabgaben im eigentlichen Sinne, also nicht von den nach der Ladung berechneten Abgaben spreche, und daß im Sinne dieses Artikels für Schiffahrtabgaben in Häfen das gleiche Recht wie für die Befahrungsabgaben gelte.

Die zweite Behauptung ist richtig; die erste ist unrichtig. Schüning hat nicht einmal den Versuch gemacht, sie zu beweisen. Es ist nicht erkennbar, aus welchem Satze des Art. 99 ein solcher Beweis entnommen werden könnte. Der Gegenbeweis soll hier nicht mit allen Tatsachen und Argumenten geführt werden, die dafür zur Verfügung stehen würden, sondern nur in der Beschränkung auf einige ausgewählte Momente.

1. Das Reichsgesetz vom 24. Dezember 1911, aus dessem ersten Artikel der Artikel 99 der Verfassung hervorgegangen ist, enthält in seinem zweiten Artikel zugleich positive Einzelvor-

schriften über die Schiffahrtabgaben, für deren Erhebung der neue Verfassungstext die Bahn freimachen sollte. Diese vom Gesetzgeber besonders vorgeschriebenen Schiffahrtabgaben sind aber nach dem Gewicht und der Ladung der beförderten Güter sowie nach der Transportlänge berechnet. Hätte Schüning Recht mit der Behauptung, daß der Artikel 99 nur diejenigen Schiffahrtabgaben regelt, die er als „eigentliche" anerkennen will, so würde der Gesetzgeber im Jahre 1911 Schiffahrtabgaben durch Artikel 2 eingeführt haben, denen er durch Artikel 1 die Eigenschaft von solchen aberkannt hätte.

2. Wenn Hafenabgaben vom Gewicht der Ladung dem Hoheitsrecht nicht unterlägen, so hätte das Preußische Oberverwaltungsgericht mit dem Urteil vom 5. November 1901 nicht eine Klage abweisen dürfen, die dagegen gerichtet war, daß eine Stadtgemeinde Ufergeld für alle über das Hafenufer bewegte Güter auf Grund eines von der zuständigen Behörde erlassenen Tarifes verlangte.

Schüning befindet sich aber außerdem noch in einem grundsätzlichen Irrtum über die Quelle des Tarifhoheitsrechtes für Hafenabgaben. Er sucht sie vergeblich in dem mehrerwähnten Artikel 99 der Verfassung, der über jenes Hoheitsrecht eine konstitutive Vorschrift überhaupt nicht enthält, sondern das Bestehen dieses Rechtes voraussetzt und sich auf die Bezeichnung von Grundsätzen beschränkt, die bei der Aufstellung und Genehmigung von Tarifen innegehalten werden sollen. Das Tarifhoheitsrecht beruht in Preußen, nicht nur für Häfen und Wasserstraßen, sondern auch für Wege, Brücken, Fähren und andere dem öffentlichen Verkehr gewidmete Anlagen, auf den Bestimmungen der §§ 88 bis 91 des zweiten Teiles und des 15. Titels des Allgemeinen Landrechts. Schüning bezeichnet diese Bestimmungen zwar als veraltet; sie sind es auch insofern, als die Sprache des Gesetzes sich von der heutigen einigermaßen unterscheidet, sie sind es aber nicht hinsichtlich des Inhalts. Auch veraltete Gesetze müssen befolgt werden, so lange sie nicht aufgehoben sind; eine solche Aufhebung ist nicht erfolgt und kann auch nicht erfolgen, weil die Tarifierung der Preise für Verkehrsleistungen in gewissem Umfange eine praktische Notwendigkeit ist. Es soll hierauf später noch mit einigen Worten eingegangen werden. Dem Reiche ist durch Art. 97 der Verfassung die Tarifhoheit nur für einen Teil der Wasserstraßen übertragen, nicht aber für Häfen. Ein von Reichswegen erlassener Hafentarif wird auch Schüning kaum bekannt geworden sein.

Die Judikatur des Obertribunals hat in wiederholten Entscheidungen (Plenarbeschluß vom 20. Oktober 1856 und Urteil vom 23. Oktober 1872) die Rechtslage dahin festgestellt, daß das im Preußischen Landrecht II 15 §§ 88 bis 91 begründete Tarifhoheitsrecht diejenigen Gebühren zuläßt und zum Gegenstande hat, die wir heute Verkehrsabgaben nennen. Das Reichsgericht hat in dem Erkenntnis vom 12. November 1913 der Rechtsauslegung des Obertribunals sich angeschlossen.

Keine der maßgebenden Gesetzesvorschriften und der über ihre Auslegung ergangenen höchstrichterlichen Urteile enthält irgend welche Andeutung über die von Schüning aufgestellte Unterscheidung, welche die Schiffahrtabgaben je nach der im Tarif angewendeten Berechnungsgrundlage in zwei verschiedene Gruppen mit grundsätzlich verschiedenem Rechtscharakter teilt und das Hoheitsrecht des Staates auf eine dieser Gruppen beschränken will. Das Reichsgericht hat sogar in dem Urteil von 1913 ausdrücklich ausgesprochen, daß ein Unterschied zwischen Manipulationsgebühren und sonstigen Schiffahrtabgaben im Sinne des Tarifhoheitsrechtes nicht anzuerkennen sei; es hat sich also in dieser Hinsicht der Rechtsprechung des Preußischen Oberverwaltungsgerichts angeschlossen. Wenn Herr Schüning die Richtigkeit seiner Behauptungen u. a. auch auf den § 102 des Binnenschiffahrtsgesetzes stützen zu können glaubt und diesen Standpunkt durch Anwendung des Wortes „unstreitig" erhärten will, so kann darauf nur erwidert werden, daß der Wortlaut dieses § 102 nicht den geringsten Anhalt für eine solche Auffassung darbietet; es scheint sich also doch wohl um eine Art von petitio principii zu handeln.

Nicht recht erkennbar ist ferner, weshalb Schüning sich in seinen Ausführungen auf das Gebiet der Binnenschiffahrt und der Binnenhäfen beschränken will. Es könnte den Anschein haben, als wenn inbezug auf Art, Umfang und Rechtsgrundlagen des Tarifhoheitsrechtes ein Unterschied zwischen Seehäfen und Binnenhäfen bestehe. Es sei hierzu schon jetzt bemerkt, daß für eine solche Unterscheidung weder in dem Gesetze, noch in der Rechtsprechung eine Grundlage zu finden ist, ebenso wenig wie für die Untersuchung von Schiffahrtabgaben nach der Berechnungsgrundlage.

Wollte man der Schüningschen Auffassung folgen und das Tarifhoheitsrecht nur für die in seinem Sinne „eigentlichen" Schiffahrtabgaben aufrecht erhalten, für alle anderen, d. h. für die nach der Ladung berechneten Hafenabgaben aber die freie Vertragschließung als allgemeine Grundlage der Beziehungen zwischen Hafenverwaltung und Hafenbenutzern proklamieren, so würde der praktische Erfolg der gänzlichen Beseitigung des Tarifwesens für den Hafenverkehr beinahe gleichkommen. Denn die nach der Ladung berechneten Abgaben überwiegen im Hafenbetriebe gegenüber den „eigentlichen" Hafenabgaben — sowohl in finanzieller Beziehung vom Standpunkt des Hafeneigentümers als auch in praktischer Beziehung vom Standpunkt der Benutzer — so außerordentlich, daß jene Maßregel praktisch darauf hinauslaufen würde, beinahe den gesamten Hafenverkehr dem Spiel von Angebot und Nachfrage oder mit anderen Worten: der freien Konkurrenz preiszugeben und den staatlichen Einfluß auf diesem wichtigen Gebiete des Verkehrswesens zu unterdrücken. Ob das ein wünschenswerter oder auch nur ein erträglicher Zustand sein würde, hat Schüning unterlassen zu untersuchen. Man könnte freilich auch nach Herstellung desjenigen Zustandes, der Herrn Schü-

ning als der gesetzmäßige erscheint, programmartige Kundgebungen seitens der Hafenverwaltungen erwarten, in welchen diese die Preise bekanntgeben, zu denen sie die Benutzung ihrer Anlagen im Hafengebiet gestatten oder positive Leistungen im Interesse des Hafenverkehrs übernehmen wollen. Die Hafenverwaltung hätte aber das Recht, von diesem Preisprogramm beliebig für Einzelfälle abzuweichen, einzelnen Kunden billigere Sätze zu gewähren, um sie für den Hafen zu interessieren, und sonstige Vergünstigungen zu bewilligen. Es ist denkbar, daß eine solche Art der individuellen Verfügung über den Hafenapparat und seine Leistungsfähigkeit vom Standpunkt der Hafenfinanzen und der Verkehrsentwicklung, insbesondere des Speditionsgewerbes, gewisse Vorteile bietet oder wenigstens bieten kann. Man muß sich aber darüber klar sein, daß die Einführung eines solchen Systems einen völligen Bruch nicht nur mit der jahrhundertalten Verwaltungspraxis, sondern auch mit dem Geist unserer Gesetze herbeiführen und Nachteile im Gefolge haben würde, die bei der endgültigen Entscheidung sehr ernstlich mitberücksichtigt werden müssen, gleichviel ob die Frage im Verwaltungswege oder durch Inanspruchnahme der Gesetzgebung geregelt werden sollte. Man hat bisher es als selbstverständlich angesehen, daß eine Finanz- und Gebührenordnung, wie ein Hafentarif sie darstellt, notwendigerweise zwei Eigenschaften haben müsse: die Allgemeingültigkeit und die Oeffentlichkeit. Wenn es also künftig erlaubt sein sollte, einzelnen Kunden Sonderbedingungen zu machen, um sie zum Einschlagen eines früher nicht gewählten Transportweges zu veranlassen, so wäre zunächst nicht einzusehen, weshalb diese Machtbefugnis nur auf Hafenabgaben nach der Ladung beschränkt und nicht auf die übrigen Hafenabgaben ausgedehnt werden sollte; ebenso wenig wäre ersichtlich, weshalb man das gleiche Instrument der Verkehrswerbung nicht auch bei den Befahrungsabgaben oder Schleppgebühren auf staatlichen Wasserstraßen anwenden könnte; innerliche Gründe für solche Unterscheidungen sind weder aus der Rechtslage zu entnehmen, noch aus praktischen und wirtschaftlichen Erwägungen herzuleiten. Die Gewährung solcher Sonderbegünstigungen schließt aber eine Reihe von Gefahren in sich, die nicht mehr auf transporttechnischem oder wirtschaftlichem, sondern auf allgemein politischem Gebiete liegen. Einer mit so diskretionären Machtbefugnissen ausgestatteten Hafenverwaltung wird ein Instrument in die Hand gegeben, das nicht nur für die Beziehungen zwischen konkurrierenden Unternehmern in Handel und Industrie von sehr weittragender Wirkung sein kann, sondern auch die Möglichkeit eines Mißbrauchs in Zeiten politischer Spannung und Animosität nicht ausschließt.

Man hat es bisher für selbstverständlich gehalten, daß Tarife nur feste Preise im Sinne des Geschäftslebens enthalten, und daß jeder einzelne sich darauf verlassen kann, daß kein anderer anders behandelt wird als er selbst. Will man künftighin die Tarife nur noch als Preisprogramme ansehen, von welchen Abweichungen in Einzelfällen vorbehalten sind, so würden Billigkeit und Gerechtigkeit es erfordern, daß auch dieser Vorbehalt, dessen fundamentale Wichtigkeit für die Gesamtbeurteilung der Tariflage in die Augen springt, öffentlich bekannt gemacht würde. Freilich ist es sehr zweifelhaft, ob ein dergestalt restlos veröffentlichter Tarif lange aufrecht erhalten werden könnte.

Es fragt sich, ob die etwaigen Vorteile der freien Vereinbarung von unveröffentlichten Einzelpreisen zu hoch bezahlt sind oder nicht zu hoch bezahlt sind durch das Risiko der hier angedeuteten, aber keineswegs erschöpfend dargelegten Uebelstände und Gefahren.

Die Entwicklung der letzten Jahrzehnte hat bekanntlich die Erscheinung gezeitigt, daß die öffentliche Hand, Reich, Staat und Gemeinden, sich mehr oder weniger finanziell an Schiffahrtsunternehmungen beteiligt haben. Diese Gesellschaften stehen mit den Privaten im Wettbewerb und auch unter der letzteren Gruppe besteht eine starke Konkurrenz. Unter der Herrschaft öffentlicher und ausnahmslos geltenden Tarife wird schwerlich eine Hafenverwaltung dazu schreiten, eine Schiffahrtsunternehmung vor der anderen durch irgend welche Vergünstigungen zu bevorzugen. Die Versuchung hierzu wird aber sehr viel stärker, wenn die beiden Fundamentalsätze der Allgemeingültigkeit und der Oeffentlichkeit künftig in der Weise durchbrochen werden sollten, wie es von Schüning anscheinend befürwortet wird. Jedenfalls würde die Machtstellung der Hafenverwaltungen gegenüber den Schiffahrtsunternehmungen dann außerordentlich gesteigert werden, und es muß sehr ernstlich die Frage aufgeworfen werden, ob das im Interesse der Binnenschiffahrt liegen würde. Man mag diese Risiken je nach Temperament und politischer Einstellung höher oder niedriger bewerten. Daß sie in der Wirklichkeit des praktischen Lebens eine Rolle spielen, liegt nun einmal in der menschlichen Natur begründet.

Von anderer Seite ist der Kampf um die Freigabe der sogenannten Manipulationsgebühren mit dem besonderen Ziele geführt worden, die Transportbedingungen der Hafenbahnen aus der Tarifierung auszuschalten. Man hat die Richtigkeit des Standpunktes bestritten, daß Hafenbahnen Bestandteile des Hafens seien und deshalb auch die Hafenbahngebühren zu den Hafengebühren im Sinne der Anwendung des Tarifhoheitsrechts gerechnet werden müßten. Es ist dagegen eingewendet worden, daß Hafenbahnen nicht integrierende Bestandteile der Häfen seien, weil letztere vor den ersteren schon existiert hätten, und auch heute noch kleinere Häfen vorhanden seien, die des Eisenbahnanschlusses entbehren. Die letztere Tatsache ist unzweifelhaft richtig; man kann aber die Gebühren, die heute für einzelne Hafenanstalten unter besonderer Bezeichnung erhoben werden, nicht deshalb aus der Tarifhoheit ausschalten wollen, weil die Häfen früher auch ohne solche Anstalten bestanden und dem damaligen Verkehr genügt haben. Täte man dies, so bliebe als Objekt des Tariffestsetzungsrechts so gut wie

garnichts übrig. Selbst das Kaigeld müßte dann aus der Tarifierung ausscheiden, weil der Zeitpunkt noch nicht allzulange zurückliegt, wo das Ein- und Ausladen in den Häfen über das rohe Ufer von Menschenhand bewerkstelligt wurde. In Hamburg ist der erste Kai im Jahre 1840 erbaut worden, nachdem Jahrhunderte lang der Hamburger Hafen eine für damalige Verhältnisse sehr bedeutende Rolle im deutschen und im Welthandel gespielt hatte.

Schüning glaubt in seinem Aufsatz schließlich auch auf das Tarifhoheitsrecht für Privathäfen eingehen zu sollen, indem er dessen Bestehen rundweg bestreitet; er meint sogar, es könne „kein Streit darüber herrschen". In Wirklichkeit liegt die Sache aber doch nicht so einfach, wie Herr Schüning glaubt. Es muß bei den in privater Hand befindlichen Häfen unterschieden werden, ob sie dem öffentlichen Verkehr für jedermann oder nur der Benutzung durch den Eigentümer gewidmet sind. Im letzteren Falle ist niemand da, der Abgaben zu zahlen oder zu fordern hätte; im ersteren Falle aber findet die Abgabenfestsetzung nach unserer Gesetzgebung und Praxis ganz ebenso statt, wie bei den der öffentlichen Hand gehörigen Häfen. Ein Unterschied besteht nur insofern, als die Gebühren für die Häfen und Wasserstraßen privater Eigentümer so festgesetzt werden dürfen, daß sie einen Gewinn übrig lassen.

Die maßgebenden Gesetzestexte kennen, mit der oben erwähnten, die Regel bestätigenden Ausnahme in Artikel 99 Absatz 1 der Verfassung, keine Unterscheidung zwischen Privathäfen und Häfen in öffentlicher Hand.

Diese Auffassung von dem Inhalt und Umfang des preußischen Tarifhoheitsrechts kommt insbesondere in dem Gesetz vom 2. Mai 1900, betreffend die Hinterziehung und Ueberhebung von Verkehrsabgaben (Gesetzsamml. S. 123) zum Ausdruck. Es gilt nach § 1 für alle Verkehrsabgaben, also auch für private, mit öffentlichem Tarif ausgestattete Häfen; es enthält in § 4 und § 11 gewisse Sondervorschriften über Privatberechtigte und private Verkehrsabgaben. Die Begründung, mit welcher die Vorlage damals an den Landtag gelangt ist, sagt hierüber folgendes:

> Der Gesetzentwurf erstreckt sich auf alle Verkehrsabgaben, einschließlich derjenigen, die für die Benutzung kommunaler und privater Anlagen zu entrichten sind, weil auch die letzteren, ebenso wie die fiskalischen, dem öffentlichen Verkehrsinteresse dienen und das Erhebungsrecht in allen Fällen auf derselben Grundlage der staatlichen Verleihung beruht; es liegt kein Grund dafür vor, die aus der gemeinsamen Quelle des Staatshoheitsrechts fließenden tarifarischen Anordnungen dann ohne strafrechtlichen Schutz zu lassen, wenn sie zu Gunsten einer kommunalen oder privaten Verkehrsanstalt erlassen worden sind.

Daß der Verfassungsartikel auch für private Wasserstraßen und Häfen öffentlich rechtliche Abgaben zulassen sollte, geht aus seiner Entstehungsgeschichte hervor. Er entstammt dem inhaltlich gleichlautenden Artikel 54 der Verfassung des Norddeutschen Bundes von 1867, dem der Vorbehalt bezüglich der Tarifbildung auf privaten Verkehrsanstalten hauptsächlich deshalb eingefügt wurde, weil die preußische Regierung damals mit privaten Geldgebern darüber verhandelte, daß der Nord—Ostsee-Kanal von einer Aktiengesellschaft gebaut und betrieben werden sollte. Man mußte dieser Gesellschaft natürlich eine Gewinnmöglichkeit bieten. Beide Teile hielten es aber auch für selbstverständlich, daß die Aktiengesellschaft Abgaben nach einem ihr zu bewilligenden Tarif erheben solle, und es bedarf keiner weiteren Begründung, daß keine Staatsregierung in der Lage gewesen wäre, dem Eigentümer eines solchen Verkehrsunternehmens die freie und willkürliche Bemessung der finanziellen Gegenleistung für die Kanalfahrt im Wege unablässig wiederholter Privatverträge zu überlassen. Hierdurch soll bewiesen werden, daß die Reichsverfassung die in der preußischen Gesetzgebung begründete Möglichkeit der Erhebung öffentlicher Abgaben für private Schiffahrtsanstalten im Jahre 1867 bezüglich der Wasserstraßen konservieren wollte, für die Häfen muß das gleiche gelten, weil sie unter den gleichen Vorschriften stehen wie jene.

Wer wie Herr Schüning die privaten Häfen als solche grundsätzlich aus der Tarifhoheit ausscheiden will, müßte doch bedenken, daß es bei einem solchen Rechtszustande allzu einfach wäre, den Staat seines legitimen Einflusses auf die Hafenbetriebe zu berauben, indem man ein kommunales oder staatliches Hafenunternehmen in die Rechtsform eines privaten Erwerbsunternehmens, etwa einer Aktiengesellschaft oder einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung, kleidet. Daß derartige Einkleidungen seit Jahrzehnten mehrfach, und auch bei sehr wichtigen Verkehrshäfen sowohl des Westens als auch des Ostens vorgekommen sind, wird Herrn Schüning kaum entgangen sein. Man kann natürlich einwenden oder vielmehr den Einwand konstruieren, daß aus der Unzweckmäßigkeit oder Verkehrtheit der praktischen Folgen eines behaupteten Rechtszustandes noch nicht das Nichtbestehen des letzteren gefolgert werden dürfte. Indessen hat doch wohl der Gesetzgeber einen gewissen Anspruch darauf, daß man ihm die Auffassung unterstellt, er habe das Vernünftige und praktisch Durchführbare gewollt.

Durch die Judikatur des Reichsgerichts ist festgestellt (Erkenntnis vom 22. 12. 1904), daß der Rechtsweg für die Streitigkeiten über die Entrichtung von Verkehrsabgaben auch dann ausgeschlossen ist, wenn der Erhebungsberechtigte ein Privater ist.

Es genügt schließlich nicht, gewisse Thesen aufzustellen und sie als unzweifelhaft und unbestreitbar zu bezeichnen; man muß außerdem doch auch mit den bestehenden Gesetzen und mit der Auslegung, die sie in der Rechtsprechung der obersten Gerichtshöfe gefunden haben, sich einigermaßen auseinandersetzen.

Das Projekt einer Wolga-Don-Wasserstraße

Von Geh. Baurat M. Contag, Berlin-Friedenau.

Die Tatsache, daß man in Rußland nicht bloß eine Massengüter-Eisenbahn von Moskau nach dem Donez-Becken in Angriff genommen hat, sondern gleichzeitig das Projekt einer Wolga-Don-Wasserstraße zur Ausführung bringen will, beweist, daß man trotz der ungünstigen klimatischen Verhältnisse die große Bedeutung der Binnenschiffahrt für den Güterverkehr und damit für die gesamte Volkswirtschaft voll anerkennt.

Ueber das in allen Einzelheiten ausgearbeitete Projekt hat der Verfasser, Professor Aksamitny, am 15. November auf der Russischen Handelsdelegation hierselbst einen Vortrag gehalten, der die Beachtung deutscher Kreise verdient. Es möge daher über das großzügige Projekt und insbesondere über dessen wirtschaftliche Begründung nachstehend kurz berichtet werden.

Bei der großen Ausdehnung des Russischen Reiches spielt die Wirtschaftlichkeit der Rohstofftransporte und des Warenverkehrs eine ebenso wichtige Rolle, wie die Warenerzeugung selbst. Billiger Transport der Massengüter bildet die Grundlage für die Rentabilität der Volkswirtschaft. Demgegenüber sind die russischen Verkehrsmittel aller Art völlig unzureichend. Infolge der großen Eisenbahnbautätigkeit der Vorkriegszeit vernachlässigte man die Wasserstraßen, deren natürlicher, meist unbrauchbarer Zustand jahrelang unverbessert blieb. Die Zeit nach der Revolution wurde ausschließlich der Wiederherstellung der Eisenbahnen gewidmet. Der geplante Bau des Wolga—Don-Kanals bedeutet den Beginn des stark zurückgebliebenen Ausbaues der Binnenschiffahrtswege. Die Wolga ist der größte Strom Europas*). Ihre Gesamtlänge einschließlich der Nebenflüsse beträgt 80 000 km, davon sind 40 000 km flößbar und 20 000 km in beiden Richtungen schiffbar. Die Wolga ist aber der einzige Strom Europas, welcher in ein Binnenmeer mündend, keine Verbindung mit dem Weltmeer besitzt. Trotzdem betrug der Güterverkehr der Wolga vor dem Kriege etwa 25 Millionen t bei einer nur fünfmonatlichen Schiffahrtsperiode. Die wichtigsten Frachtgüter waren dabei Holz, Kohle und Naphtaprodukte. Die Wolgaflotte zählte etwa 10 000 Fahrzeuge (davon 2300 Dampfer) mit einer Ladefähigkeit von 8,5 Millionen t. Die größten auf der Wolga verkehrenden Schiffe sind die Tankschiffe für Naphtaprodukte mit über 10 000 t Laderaum. Die für die regelmäßige Schiffahrt erforderliche Fahrtiefe wird durch Baggerung erreicht und erhalten. Eingehende Ermittlungen ergaben die Möglichkeit der ständigen Erhaltung einer Geringsttiefe von etwa 3 m auf dem unteren Wolgalauf von Nischnynowgorod abwärts, allerdings bei einer entsprechenden Vergrößerung der Baggerflotte. Der geplante Wolga-Don-Kanal eröffnet dem Wolgagebiet den Seeweg, verbindet es mit dem Kohlenbecken am Donez und mit dem Nordkaukasus, liefert mithin ganz neue Aussichten für die Entwicklung der Wirtschaft. Die Landwirtschaft gewinnt durch Verbilligung der Getreidetransporte nach Rostow etwa 12 RM. je t. Die entsprechende Verbilligung der Holztransporte stellt sich auf etwa 6 RM. je t. Der Güterverkehr des Wolga—Don-Kanals dürfte in den ersten Jahren seines Bestehens schon 7 Millionen t erreichen. An erster Stelle steht dabei die spätere Möglichkeit einer direkten Wasserbeförderung der Donezkohle nach den Industriemittelpunkten des Wolgagebietes. Die von demselben bisher versendeten teueren Naphtaprodukte können dann für die Ausfuhr freigegeben werden. Die Billigkeit des direkten Wasserweges wird die Donezkohle auch gegenüber dem Torf des oberen Wolgagebietes noch wettbewerbsfähig machen. Die niedrigen Frachttarife des neuen Wolga-Don-Weges werden einen rentablen Transport auch anderer Industrieprodukte ermöglichen, wie z. B. der Erzeugnisse der südrussischen Eisenindustrie (500 000 t) sowie der Uralindustrie (Asbest, Kalisalze u. a. insgesamt 350 000 t). Eine wichtige Rolle werden auch die Holztransporte spielen, die aus dem nördlichen Wolga- und Kamagebiet kommend, die holzarmen Gegenden am Donezbecken zu versorgen haben werden. Der Gesamtumfang dieses Holzverkehrs wird auf 1,2 Millionen t geschätzt. Die Gesamtmenge des nach Fertigstellung des Kanals zu erwartenden Getreideverkehrs wird auf 1,6 Millionen t angenommen. Die voraussichtliche Beförderung von Naphtaprodukten wird nur 65 000 t erreichen, da die meisten Verfrachtungen auf der Wolga verbleiben und die Ausfuhrmengen durch die zum Meer führenden Naphtaleitungen befördert werden. Alles in allem ergibt sich aber für die neue Wasserstraße ein jährlicher Verkehr von etwa 7 Millionen t. Die Möglichkeit eines so bedeutenden Verkehrs ergibt sich allein durch die niedrigen Schiffahrts-Selbstkosten, die für die Festlegung der voraussichtlichen Tarife des Wolga—Don-Kanals maßgebend sein werden. Die Selbstkosten des Schifftransportes stellen sich für Massengut und mittleren Beförderungsweg nur auf ½ bis ⅓ Pfennig je Tonnenkilometer. Für die Ermittlung der Tarife müssen diese Selbstkosten natürlich um einen Betrag vergrößert werden, der dem zu entrichtenden Kanalzoll entspricht. Unter Be-

*) Vgl. meinen Aufsatz in „Zeitschrift für Binnenschiffahrt", 19/1908, 441 ff.: „Die Wolga".

DON
WERTIAČIJ
L' = 60 Klm
WOLGA
STALINGRAD
KALAČ
KUMOWSKOJ
L = 100 Klm
KRASNOAR-MEJSK

Abb. 1. Lageplan des Wolga—Don-Kanals

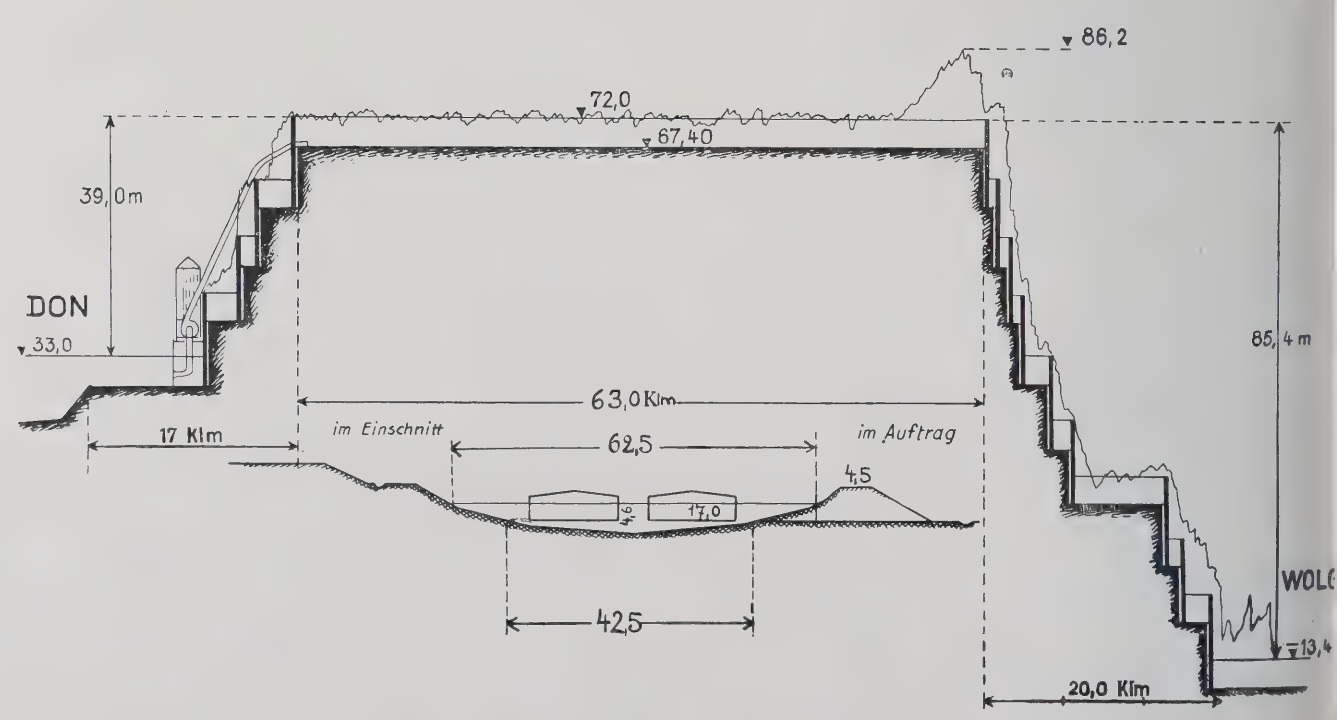


Abb. 2. Längen- und Querschnitt des Wolga—Don Kanals

rücksichtigung dieses Kanalzolles, der zwischen 2 und 10 RM. für die Tonne, je nach der Zahlungsfähigkeit der Güter, schwankt, stellt sich der mittlere Frachtsatz für Massengut mit dem mittleren Beförderungsweg auf etwa ²/₃ Pfennige für das Tonnenkilometer. Eine derartig billige Transportmöglichkeit ist allerdings nur bei einem Schiffstyp von 4800 t Tragfähigkeit möglich, sie schließt einen Ersatz des Wolga-Don-Wasserweges durch eine etwa zu erbauende Eisenbahnlinie vollkommen aus. Dagegen würden solche Linien, welche dem Kanal benachbarte verkehrsarme Gegenden erschließen, für die Entwicklung des Kanalverkehrs äußerst fördernd sein. Für den Seehafen **Rostow**, der durch einen im Bau begriffenen Seekanal mit dem Asowschen Meer besser verbunden werden soll, wird die neue Wolga-Don-Wasserstraße ein weitreichendes Hinterland erschließen. Ein Blick auf die Karte von Europa zeigt, daß sie auch ein Glied einer mitteleuropäischen Schiffahrtsstraße bildet, welche nach Fertigstellung des Rhein—Main—Donau-Kanals von der Nordsee bis zum Kaspischen Meer reichen würde. Freilich würde eine derartige Wasserverbindung wegen ihrer übergroßen Länge und der zweimaligen Umladenotwendigkeit in Braila und Rostow für den Durchgangsverkehr von keiner großen Bedeutung sein.

Auf die technischen Einzelheiten des großen Projektes soll hier nicht näher eingegangen werden, doch sei dasselbe in den Hauptzügen kurz beschrieben. Das Projekt besteht aus zwei Teilen, nämlich aus dem Wolga—Don-Kanal und aus der Don-Kanalisierung. Wie aus dem Lageplan (Abb. 1) ersichtlich, ist die Wasserscheide zwischen Don und Wolga in der Luftlinie nur 60 km breit, die niedrigste Stelle aber liegt südlicher, sodaß die Kanallinie zu einem Umweg gezwungen wird und dem Gelände folgend eine Länge von 100 km erreicht. Die größte Einschnittiefe der auf 72 m über Meeresspiegel liegenden Scheitelhaltung beträgt 18,8 m. Nach deutschem Vorbild ist für den Kanal ein muldenförmiger Querschnitt mit 213 m² Wasserfläche vorgesehen, d. h. mehr als doppelt so groß, wie beim Mittellandkanal (vgl. Abb. 2). Die Spiegelbreite beträgt 62 m, die Wassertiefe in der Mitte 4,6 m. Der versenkte Schiffsquerschnitt verhält sich zum Wasserquerschnitt wie 1 : 4,69. In den Auftragsstrecken ist eine Dichtungsschicht aus Ton in der Stärke von 0,5 m vorgesehen. Wie der Längenschnitt des Kanals (Abb. 2) zeigt, erfolgt der Aufstieg vom Don mittels 4 Schleusen mit je 9,75 m Gefälle entsprechend einem Höhenunterschied von 39 m. In dem Abstieg zur Wolga liegen 9 Schleusen, davon 8 mit dem gleichen Gefälle von 9,3 m und die unterste mit 11,0 m, um den Niedrigwasser-Höhenunterschied von 85,4 m zu bewältigen. Die unterste Schleuse liegt mit ihrer Oberkante nur wenig über dem Hochwasser der Wolga, deren Wasserwechsel dort etwa 10,25 m beträgt. Die Abmessungen der Schleusenkammern sind wie folgt gewählt: Nutzbare Länge 130 m, Torweite 18 m, Drempeltiefe 3,6 m. Diese Schleusenkammern können das größte für den Kanal zugelassene Wolgaschiff (4800 t) aufnehmen, welches 120 m lang, 17 m breit ist und 2,85 m Tiefgang besitzt. Die Schleusen sollen aus Eisenbeton hergestellt werden und erhalten ein Klapptor am Oberhaupt, sowie einen Stemmtorverschluß am Unterhaupt. Zur Füllung und Entleerung der Kammer dienen große Umlaufkanäle in den Mauern, die oben durch Walzen, unten durch Schützen absperrbar sind.

Die Leistungsfähigkeit des Kanals wurde unter Zugrundelegung der mittleren Schiffsgröße von 3700 t, bei Berücksichtigung der Unregelmäßigkeit des Verkehrs und einer unvollständigen Ausnützung des Ladevermögens der Schiffe, für etwa 196 Schiffahrtstage und täglich 24 Schleusungen mit 17,5 Millionen t ermittelt. Geplante Wasserspeicher auf der Wasserscheide ergeben nur etwa 29 Millionen m³ aus natürlichem Zufluß, die zur Frühjahrsfüllung der Scheitelhaltung mitverwendet werden sollen. Die Wasserspeisung des Kanals muß daher vermittels eines Pumpwerkes erfolgen. Bei einem Gesamtverbrauch von 261 Millionen m³ muß das Pumpwerk etwa 16,9 m³/sec liefern. Durch die oberste am Don zu erbauende Stauanlage wird das Donwasser auf + 33 m gestaut und durch den Nebenfluß Korowka dem Pumpwerk zugeführt. Das Pumpwerk mit der Förderhöhe von 39,5 m erfordert dann eine Maschinenleistung von 16 400 PS und enthält 7 Pumpenaggregate von je 3 m³/sec Leistungsfähigkeit. Die Selbstkosten der Pumpenarbeit sollen dabei nur 0,014 RM. je m³ betragen, indem die Stromversorgung von der benachbarten Ueberlandzentrale Stalingrad mittels einer 57 km langen Fernleitung (66 Volt) hauptsächlich in der Nachtzeit übernommen werden wird.

Für die Schiffahrt im Kanal soll ein Schleppmonopolbetrieb, wie am Teltowkanal, eingerichtet werden. Dabei sind für den Zugdienst zunächst bei 7 Millionen t Güterverkehr 55 Raupenschlepper zu 45 PS vorgesehen, welche sich mit 3,6 km Stundengeschwindigkeit auf den befestigten Leinpfaden bewegen. Bei Steigerung des Verkehrs sollen die Raupenschlepper durch Elektrolokomotiven ersetzt werden. An beiden Endpunkten des Kanals sollen im Unterwasserspiegel der letzten Schleuse große Hafenanlagen geschaffen werden, welche auch als Winterhäfen dienen und für Verkehrszwecke benutzt werden können.

Mit der Ausführung des vorbeschriebenen Wolga-Don-Kanals ist aber die geplante Großschiffahrtsstraße noch lange nicht für den durchgehenden Verkehr benutzbar, vielmehr erfordert derselbe noch die Schiffbarmachung des Don auf eine 500 km lange Stromstrecke bis zum Seehafen Rostow.

Der Don befindet sich noch im Urzustand, wie etwa der Ober-Rhein vor 100 Jahren. Es müßte also zunächst, ehe an den Einbau von Stauwerken im Schiffahrtsinteresse gedacht werden kann, eine durchgehende Regelung des Stromlaufes erfolgen. Die hieraus erwachsenden Kosten sollten aber größtenteils zu Lasten der Landeskultur gehen. Da bei den Sommerwasserständen nur mit einer Wassertiefe von 70 bis 80 cm gerechnet werden kann, besteht zurzeit nur eine Schiffahrt von örtlicher

Bedeutung, jedoch mit einer Jahresförderung von nahezu 1 Million t. Der Don führt in seinem unteren Lauf bei Niedrigwasser etwa 120 m³/sec ab, bei Hochwasser dagegen wird das ganze Flußtal überschwemmt und es sollen über 13 000 m³/sec zum Abfluß gelangen, was mehr als dem dreifachen Hochwasser der Elbe bei Magdeburg entsprechen würde. Unter so ungünstigen Verhältnissen bietet die geplante Vollkanalisierung auf 500 km Stromlänge große Schwierigkeiten. Vorgeschlagen ist die Errichtung von 10 Stauanlagen von je 3 m Gefälle. Es kommen dabei natürlich nur bewegliche Wehre in Frage, welche bei Hochwasser im Frühjahr und Herbst vollständig niedergelegt werden können. Besonders erschwert wird der Bau noch durch die behördliche Forderung einer Lichtweite der Hauptöffnung von 150 m und einer Lichthöhe bei Ueberbauten von 14 m. Unter diesen Verhältnissen ist zunächst eine Wehrkonstruktion nach dem „System Poiret" in Aussicht genommen. Danach sollen im Abstand von 1,5 m 100 umlegbare Wehrböcke von 10 m Höhe aufgestellt und bis zur Stauhöhe mit hölzernen Schütztafeln verschlossen werden. Eine derartige Wehrbauweise würde aber im Betriebe völlig versagen. Sie soll daher auch noch der Prüfung und Begutachtung ausländischer Sachverständiger unterworfen werden.

Die neben jedem Wehr, vielleicht auch am Ende eines Seitenkanals, einzubauende Schiffsschleuse wird eine nutzbare Kammerlänge von 160 m erhalten, um auch noch den Schlepper aufnehmen zu können; denn eine Treidelei vom Ufer, wie bei dem Kanal, kann natürlich bei dem kanalisierten Flußlauf nicht in Frage kommen. An den oberen Staustufen des Don wären Wasserkraftwerke vielleicht technisch möglich, ihre Errichtung ist aber zunächst nicht in Aussicht genommen.

Die geplante Vollkanalisierung des Don wird naturgemäß eines längeren Zeitraumes bedürfen, da wegen der klimatischen Verhältnisse jährlich nur 4 bis 5 Monate Arbeitszeit zur Verfügung stehen. Von der Donkanalisierung wird es allein abhängen, zu welchem Zeitpunkt mit der Eröffnung der neuen Schiffahrtstraße gerechnet werden kann, wenn auch der Bau des eigentlichen Wolga-Don-Kanals recht wohl in 5—6 Jahren ausführbar wäre.

Die voraussichtlichen Baukosten des großen Unternehmens sind in allen Einzelheiten sorgfältig ermittelt und stellen sich für die 100 km lange Kanalstrecke auf 240 Millionen RM., für die 500 km lange Donkanalisierung auf 120 Millionen RM. Letztere Summe dürfte bei der Ausführung wohl wesentlich überschritten werden.

Nach den Erfahrungen, die wir in Deutschland mit dem Bau des Mittellandkanals und der Weserkanalisierung machen, wird auch der Russischen Regierung die Finanzierung des großen, wirtschaftlich wohlbegründeten, Unternehmens nicht leicht werden. Daß Amerika hier helfend einspringen sollte, ist jedenfalls bei der gegenwärtigen Staatsform nicht zu erwarten.

Zum Verlagswechsel

Am 1. Januar 1929 geht der Verlag unserer „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" vom Mammut-Verlag, Berlin, an die Verlagsbuchhandlung Meissner & Christiansen, Hamburg, über.

Drei Jahre lang hat der Mammut-Verlag unsere Zeitschrift behütet, in dreijähriger unermüdlicher Arbeit hat er wesentlich dazu beigetragen, das Ansehen und die Stellung des mit der vorliegenden Nummer seinen 60. Jahrgang abschließenden Fachblattes des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V. in der Zeitschriften-Literatur zu festigen.

Dem scheidenden Verlag, insbesondere seinem Leiter, Herrn Max Schröder und seinen bewährten Mitarbeitern auch an dieser Stelle für seine treue und verdienstvolle Mitarbeit herzlich zu danken, ist uns ein Bedürfnis.

Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt e. V.
Ott. de Thierry. Schreiber.

Berlin, den 15. 12. 1928.

VERSCHIEDENE MITTEILUNGEN

ALLGEMEINES

Neue Mitglieder des Verwaltungsrates der Deutschen Reichsbahngesellschaft. Die Reichsregierung hat durch Beschluß vom 14. 12. 28 die Herren Dr. Hermann Schmitz, Geheimer Kommerzienrat, Vorstandsmitglied der I. G. Farbenindustrie, in Berlin, Dr. h. c. Welker, Generaldirektor der Firma Haniel & Co., Duisburg, Lokomotivführer Matheus Herrmann in Nürnberg und auf Benennung der preußischen Staatsregierung Dr. Otto Jeidels, Geschäftsführer der Berliner Handelsgesellschaft, Berlin, zum 1. Januar 1929 zu Mitgliedern des Verwaltungsrates der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft ernannt.

*

Generaldirektor Dr. h. c. Welker, Duisburg tritt an die Stelle von Herrn Generaldirektor Dr. h. c. Ott, Köln, der sein Amt als Mitglied des Verwaltungsrates der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft niedergelegt hat.

*

Wie verlautet, wird in den nächsten Tagen auch der Treuhänder für die Deutsche Reichsbahn, Delacroix, die drei Ernennungen vornehmen, für die er zuständig ist, da auch drei Auslosungen der früher von ihm benannten Mitglieder stattgefunden haben. Dem Vernehmen nach wird in der Zusammensetzung der ausländischen Mitglieder wohl keine Aenderung eintreten. An Stelle des ausgelosten deutschen Mitgliedes, Geheimrat Habich, wird voraussichtlich Generaldirektor Dr. Silverberg, Köln, treten.

Eintragung von Hypotheken und Schiffspfandrechten in ausländischer Währung. Der Reichsjustizminister hat (mit Reichstags-Drucksache Nr. 627 vom 6. 12. 1928) dem Reichstag den „Entwurf eines zweiten Gesetzes über die Eintragung von Hypotheken und Schiffspfandrechten in ausländischer Währung" vorgelegt, wonach die Geltungsdauer des vorgenannten Gesetzes um 1 Jahr (vom 31. 12. 1928 bis 31. 12. 1929) verlängert werden soll. Dem Gesetzentwurf ist folgende Begründung beigegeben:

Nach der Verordnung vom 13. Februar 1920 (Reichsgesetzbl. S. 231) und dem Gesetze vom 29. März 1923 (Reichsgesetzbl. I S. 232) können mit Einwilligung der obersten Landesbehörde für in ausländischer Währung zu zahlende Forderungen Hypotheken und Schiffspfandrechte in ausländischer Währung eingetragen werden. Die Vorschriften sind seinerzeit erlassen worden, um den Grund- und Schiffseigentümern die Aufnahme ausländischer Kredite zu ermöglichen. Als Zeitpunkt, bis zu dem die Fremdwährungseintragungen erfolgen dürfen, war zunächst der 31. Dezember 1925 bestimmt. Durch das Gesetz über die Eintragung von Hypotheken und Schiffspfandrechten in ausländischer Währung vom 18. Dezember 1925 (Reichsgesetzbl. I S. 469) ist dieser Zeitpunkt um drei Jahre, auf den 31. Dezember 1928, hinausgeschoben worden. Auch bei Würdigung der Gründe, die jetzt gegen die Fremdwährungseintragungen sprechen, erscheint es angebracht, die Eintragung von Hypotheken und Schiffspfandrechten in ausländischer Währung noch für ein weiteres Jahr, also bis zum 31. Dezember 1929, zuzulassen.

Der Reichsrat hat in seiner Vollsitzung vom 6. 12. 1928 dem Gesetzentwurf bereits zugestimmt.

Preußischer Staatshaushalt 1929. Der Entwurf zum preußischen Staatshaushalt für 1929 ist am 20. November 1928 dem Landtag zur Beratung zugegangen. Für wissenschaftliche Zwecke sieht der „Haushalt der Landwirtschaftlichen Verwaltung" den Betrag von 4,491 Millionen RM. vor. Es handelt sich hier vor allem um landeskulturelle Arbeiten. Für die Durchführung des öffentlichen Wetterdienstes sind 573 000 RM. vorgesehen. Für Um- und Ergänzungsbauten der Versuchsanstalt für Wasserbau und Schiffbau, Berlin (Vergrößerung des freien Profils über dem Schleppwagen der großen Rinne) 62 000 RM., als Betrag zu den Kosten der Weltkraftkonferenz in Berlin werden 35 000 Reichsmark angefordert.

*

Im Preußischen Staatsrat wurde der Haushalt für das Jahr 1929 am 6. 12. 1928 mit unwesentlichen Abänderungen angenommen.

Einheitlicher Hafen an der Unterelbe. Zwischen den Regierungen der Länder Preußen und Hamburg sind zum Zwecke der Entwicklung des preußisch-hamburgischen Wirtschaftsgebietes an der unteren Elbe folgende Abkommen getroffen:

Zur Bildung einer Hafengemeinschaft soll das Hafengebiet bei Hamburg, Harburg-Wilhelmsburg und Altona so verwaltet und ausgebaut werden, daß für die Wirtschaft ein einheitlicher Hafen entsteht, in dem die Unterschiede, die sich aus der verschiedenen Landeshoheit ergeben hatten, verschwinden sollen. Zu diesem Zweck soll eine Hafengemeinschaft gegründet werden, die Hafentarife eine gleichmäßige Ausgestaltung erfahren und einheitliche Hafenpolizeiverordnungen erlassen werden. Ferner werden beide Länder im Hafenerweiterungsgebiet auf dem Gelände westlich der Linie Köhlfloth—Süderelbe—östliche Landesgrenze Moorburg gemeinsam einen Flächenaufteilungsplan aufstellen, der verhindern

soll, daß keine Bauten ausgeführt werden, die der späteren Verwendung des genannten Geländes zu Hafenzwecken zuwiderlaufen. Industriebetriebe dürfen im ganzen Hafengemeinschaftsgebiet, auch auf dem Gelände Kattwyk—Hoheschaar—Neuhof nicht gegen den Willen eines der beiden Länder angesiedelt werden. Beide Länder bringen in die Gemeinschaft ihre in dem Gebiete der Hafengemeinschaft liegenden Grundstücke, Beteiligungen und Bauanlagen mit allen Rechten und Pflichten mit Anrechnung auf das Grundkapital ein. Beide Länder werden auch die erforderlichen Zuschüsse in gleicher Höhe leisten.

In den Vorstand der Hafengemeinschaft entsenden beide Länder die gleiche Anzahl der Mitglieder mit gleichen Rechten. Beide Länder verpflichten sich, das Hafengeld für die Häfen der Gemeinschaft nach gleichen Grundsätzen und in gleicher Höhe festzusetzen wie im Hamburger Hafen. Im ganzen Hafengebiet von Hamburg, Harburg-Wilhelmsburg und Altona sollen Hafenausgaben nicht zum zweiten Male erhoben werden, wenn ein Fahrzeug innerhalb dieses Gebietes aus einem Hafenteil in den anderen verholt. Preußen erklärt sich bereit, für die von Hamburg gewünschte Erweiterung des Seehafens auf preußischem Gebiet jede mögliche Unterstützung zu gewähren. Ein Ausschuß von möglichst geringer Mitgliederzahl aus Vertretern beider Länder soll alle schwebenden Fragen in einer endgültigen Fassung des abzuschließenden Hafengemeinschaftsvertrages festlegen.

Zur einheitlichen Landesplanung kommen Hamburg und Preußen überein, für Hamburg, Altona, Wandsbeck, Harburg-Wilhelmsburg und das sonst in Frage kommende Gebiet eine einheitliche Planung zu schaffen. In den zu wählenden Ausschuß sollen je drei Techniker und fünf Verwaltungsbeamte von beiden Regierungen berufen werden. Die Fragen der Verkehrsgestaltung sollen hier als wichtigste behandelt werden, besonders sollen die Straßen, die in die benachbarten preußischen Gebietsteile führen, ausgebaut werden. Die Genehmigungsbehörden beider Länder verpflichten sich, bei Fragen des Kraftfahrliniengesetzes, sich gegenseitig ins Benehmen zu setzen.

Ferner sollen zur alsbaldigen Beseitigung bestehender Unzuträglichkeiten in Fragen der Rechte der Wasserpolizei, im Kraftdroschkenwesen, in Angelegenheiten des Verkehrsbedürfnisses, der Hamburger Hochbahnaktiengesellschaft, der Zuständigkeit der örtlichen Altonaer und Hamburger Polizeibeamten Vereinbarungen getroffen werden.

Dieses Abkommen ist für Preußen unterzeichnet worden vom Ministerpräsidenten Dr. Braun und für Hamburg vom Präsidenten des Senats, Bürgermeister Dr. Petersen.

Binnenschiffahrtsbüro der Deutschen Transportversicherung. Durch Beschluß der Generalversammlung des Deutschen Transport-Versicherungs-Verbandes vom 17. September 1928 haben die von Herrn Kapitän Schoeler geleiteten Abteilungen des Deutschen Transport-Versicherungsverbandes die Bezeichnung „Binnenschiffahrtsbüro der Deutschen Transportversicherung" erhalten. An der Geschäftsführung und den internen Verhältnissen zwischen dem Deutschen Transport-Versicherungsverband und den von Herrn Kapitän Schoeler geleiteten Abteilungen wird durch diese Umbenennung nichts geändert.

Um die Verschmelzung der Berufsgenossenschaften. In der am 1. 12. 1928 in Berlin stattgefundenen a. o. Generalversammlung der Ostdeutschen Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft wurde die Zusammenlegung mit der Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft (vgl. Z. f. B. 22/1928, 650) einstimmig abgelehnt. Im Hinblick auf die Fertigstellung des Mittellandkanals und die dadurch mögliche Befahrung der ostdeutschen Wasserstraßen durch die Schiffahrt des Westens und umgekehrt soll der Frage der Bildung einer einzigen deutschen Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft später nähergetreten werden.

Wettbewerb Hafen Abo. In dem Internationalen Wettbewerb für die Erweiterung des Hafens Abo (Finnland) erhielt die Siemens-Bauunion G. m. b. H. Kommanditgesellschaft, Berlin-Siemensstadt, den zweiten Preis. Eingegangen sind 17 Entwürfe, die größtenteils aus Deutschland, Dänemark und Finnland stammen.

Der Ausschuß für wirtschaftliche Fertigung auf der Leipziger Mustermesse. Das Leipziger Meßamt veranstaltet während der Leipziger Frühjahrsmesse 1929 in Verbindung mit der Verpackungsmittelmesse im Ringmeßhaus eine Verpackungstagung zusammen mit dem AWF und dem VDI in Form von Vorträgen mit anschließender Diskussion über neuere Verpackungsfragen. Der AWF wird im Ringmeßhaus eine Verpackungsausstellung zeigen, die einen Ueberblick über die neueste Entwicklung des Verpackungswesens inbezug auf Verpackungen aus Holz, Pappe, Blech usw. sowie über Verschlüsse und Sicherungen bieten soll.

Der unten genannte Ausschuß bittet alle Hersteller und Verwender von Verpackungsmitteln, die an dieser Schau interessiert sind, ihm neue interessante Verpackungen möglichst mit Inhalt zur Verfügung zu stellen. Es interessieren besonders solche Verpackungen, die gegenüber den alten Verfahren wesentliche wirtschaftliche Vorteile bieten und möglichst grundsätzlich Neues darstellen. Mit Rücksicht auf den geringen zur Verfügung stehenden Raum müssen alle bereits bekannten Verfahren soweit wie möglich ausgeschaltet werden, sodaß tatsächlich nur der neueste Stand der Entwicklung gezeigt werden kann.

Diesbezügliche Interessenten werden gebeten, sich an den Ausschuß für wirtschaftliche Fertigung, Berlin NW 6, Luisenstraße 58/59, zu wenden. Die Ausstellung geschieht kostenlos in neutraler Form.

Trinkwasserbeschaffung für die Schiffer. Für die auf Reichswasserstraßen fahrenden Schiffer wurde wiederholt auf Kosten der Reichswasserstraßenverwaltung für die Beschaffung von Trinkwasser durch Herstellung von Brunnen oder Zapfstellen und durch Entnahme aus fremden Brunnen Sorge getragen. Auf Veranlassung des Rechnungshofes des Deutschen Reiches hat nunmehr der Reichsverkehrsminister die beteiligten Behörden darauf hingewiesen, daß die Reichswasserstraßenverwaltung hierzu nicht verpflichtet sei, die Vorhaltung von Trinkwasser für die Schiffer vielmehr auf Grund des Reichs-Seuchen-Gesetzes den Gemeinden obliege.

DEUTSCHE BINNENSCHIFFAHRT

Verkehrsfragen des Rheinisch-Westfälischen Kohlen-Syndikats, Essen.

Dem soeben erschienenen „Bericht des Rheinisch-Westfälischen Kohlen-Syndikats über das Geschäftsjahr 1927-28" entnehmen wir nachstehende Ausführungen:

Sowohl den Jahren 1924 und 1925 wie namentlich dem Jahre 1926 gegenüber weist das Geschäftsjahr 1927-28 eine verhältnismäßig ruhige Entwicklung von Förderung und Absatz des Ruhrgebietes auf. Diese Entwicklung spiegelt sich im Verkehr wieder, dessen gleichmäßige Abwicklung im übrigen noch gefördert wurde durch besonders günstige Wasserstände des Rheins, auf welchem die Schiffahrt nur im Februar 1928 eine kurze Unterbrechung durch Hochwasser erlitt. Fast das ganze Jahr hindurch konnte bis Mannheim voll und bis Kehl-Straßburg mehr als drei Viertel abgeladen werden. Nach Basel konnte der Schiffahrtsbetrieb volle 6 Monate durchgeführt werden. Der im Dezember 1927 einsetzende Frost brachte zwar eine Stockung des Kanalversandes, konnte aber die Verkehrsabwicklung nicht beeinträchtigen, da die Bahn, an welche zur Winterszeit im allgemeinen keine besonderen Anforderungen gestellt werden, die Kohlenabfuhr leicht bewerkstelligen konnte. Ebenso wenig Einfluß auf die Bewältigung unseres Absatzes hatte der von Mitte November 1927 bis Mitte März 1928 andauernde Streik der Kanalschiffer, der sich im wesentlichen auf den Dortmund—Ems-Kanal beschränkte und der Rheinschiffahrt eine willkommene Mehrbeschäftigung im Talverkehr brachte. Tonnenmäßig verteilte sich der Brennstoffversand auf Bahn und Wasserstraße, einschließlich des gebrochenen Verkehrs über die öffentlichen Häfen, etwa im Verhältnis von 66 : 34; tonnenkilometrisch ist der Anteil der Wasserstraße wegen der großen mittleren Beförderungslänge noch höher.

Die Anforderungen an die Wagengestellung der Reichsbahn hielten sich während des ganzen Jahres in mäßigen Grenzen. Abgesehen von der Verknappung in der Wagengestellung der Reichsbahn an einigen Tagen des Mai 1927 schienen sich im Oktober Schwierigkeiten einstellen zu wollen. Dem zu dieser Zeit einsetzenden vorübergehenden Streik im mitteldeutschen Braunkohlenrevier und der ungesäumten Zuführung der dort entbehrlichen Wagen zur Ruhr ist es wohl zu verdanken, daß der Bedarf auch im Herbst nahezu restlos befriedigt werden konnte.

Die vom Ruhrgebiet in erster Linie geforderten Wasserstraßenbauten sind der Neubau des Hansakanals und der Ausbau des Dortmund—Ems-Kanals. Bei der Bedeutung, welche die Versorgung des Hamburger und Bremer Reviers mit Ruhrkohle sowohl für den Absatz der letzteren, und damit für die Beschäftigung unserer Bergarbeiter, als auch für die deutsche Handelsbilanz hat, und bei den anscheinend unüberwindlichen Schwierigkeiten, die sich der Einführung eines frachtausgleichenden Wettbewerbstarifes gegen die Einfuhr englischer Kohle bei der Reichsbahn entgegenstellen, bleibt der Hansakanal der einzige Weg, auf dem in den heiß umstrittenen Küstenplätzen weiterer Boden für den Absatz deutscher Kohle gewonnen werden kann. Es liegt daher in höchstem Maße im öffentlichen Interesse, daß dieser Plan, dessen endgültige Feststellung beim Vorarbeitenamt in Verden der Vollendung entgegenreift, mit aller Beschleunigung verwirklicht wird.

Speisung des Mittellandkanals aus der Weser. Der Provinzialausschuß von Sachsen hat in seiner Sitzung am 7. 11. 28 einstimmig eine Entschließung wegen der beschleunigten Regelung der Speisewasserfrage für den Mittellandkanal und des Ausbaues der Bodetalsperren gefaßt. Der Reichsverkehrsminister, dem diese Entschließung übermittelt worden ist, hat jetzt durch Schreiben an den Landeshauptmann folgende Antwort erteilt:

„Die baldige Klärung der Frage der Speisung des Mittellandkanals wird von der Reichsregierung mit Nachdruck betrieben. Ihr Ziel bildet nach wie vor die Kanalspeisung aus der kanalisierten Weser. Um es zu verwirklichen, ist ein Gesetzentwurf über die Kanalisierung der Weser von Minden bis Bremen in Vorbereitung. Nach seiner Verabschiedung werde ich in der Lage sein, den endgültigen Verzicht auf das Harzwasser zu erklären. Bis dahin bitte ich sich noch zu gedulden."

Mittellandkanalbrücke Neuhaldensleben Bülstringen. Die Brücke, die bei Bülstringen über den Mittellandkanal führt, wurde dem Verkehr übergeben. Es ist die erste Brücke, die im Bereich des staatlichen Kanalbauamtes Neuhaldensleben fertiggestellt wurde. / Die Stützweite der Brücke beträgt 52 Meter. Die Fahrbahn ist 8.20 m breit. An die Fahrbahn schließen sich zu beiden Seiten in einer Breite von 1,50 m Wege für die Fußgänger an. Für die Durchfahrt der neuen Gardeleger Bahnlinie sind Walzträger-Ueberbauten geschaffen worden. Die Kleinbahn Gardelegen—Neuhaldensleben wird in Zukunft nordöstlich neben dem Kanalbett nach Bülstringen entlang laufen. Das Eigengewicht der neuen Brücke beträgt 220 t. Der gesamte Verkehr wird von jetzt ab über die neue Brücke geleitet.

Weiterer Ausbau des Stettiner Hafens. Die Verwaltung des Stettiner Hafens hat, wie der „Ostsee-Pressedienst"meldet, innerhalb des seit Jahren vorliegenden Ausbauprogramms für den Stettiner Hafen eine Erweiterung der Massengutumschlagsstelle Reiherwerderhafen beschlossen. Es sollen dort drei weitere hochmoderne Verladebrücken mit einer Tragfähigkeit von ca. 20 Tonnen errichtet werden, da die bestehende Anlage, die sich aus sechs Brücken und einem Greifer zusammensetzt, den Verkehr nicht mehr bewältigen kann. Die drei neuen Brücken sollen bereits Ende nächsten Jahres betriebsfertig sein. / Mit diesem Beschluß hat Stettin erneut bewiesen, daß es mit aller Energie an seinem Wiederaufbau arbeiten will; ein Wille, der besonders deshalb anzuerkennen ist, weil gerade Stettin in den letzten Wochen und Monaten schwer unter den Widerwärtigkeiten der heutigen Zeit zu leiden hatte; man denke in diesem Zusammenhange nur an den Niedergang seiner Werftindustrie (Vulcan und Nüscke). Auch der Hafen steht nach wie vor in scharfem Konkurrenzkampf mit Gdingen und Danzig, aber es scheint doch auf diesem Gebiet langsam vorwärts zu gehen.

AUSLÄNDISCHE BINNENSCHIFFAHRT

Deutsche Sachlieferungen für den Rhein—Rhône-Kanal. Die französische Kammer hat die Beratung des Budgets der öffentlichen Arbeiten beendet. Bei Besprechung des Ausbaues von Wasserstraßen erklärte der Minister für öffentliche Arbeiten, Forgeot, daß die Arbeiten am Rhein—Rhône-Kanal begonnen seien, und daß die Regierung bei ihrer Fortsetzung die Sachlieferungen in Anspruch nehmen werde.

Der Ausbau der Rhône Senator Eugen Chanal, Vorsitzender des Generalrates des Departementes Ain, hat an Leon Perrier, den Vorsitzenden der Interdepartementalen Kommission für den Ausbau der Rhône, ein Schreiben gerichtet, in welchem er auf die Notwendigkeit der Inangriffnahme des Rhôneausbaues hinweist. Das Gesetz über den Ausbau dieses Flusses sei schon 1921 promulgiert worden. Während einiger Jahre hätten Schwierigkeiten finanzieller Art seine Anwendung hinausgeschoben, aber seither habe sich die Lage wesentlich gebessert und heute erscheine es geradezu unmöglich, die Verwirklichung des Projektes, das nun bereits auf ein Vierteljahrhundert zurückblicke, weiter zu verschieben. Am Rhein und an der Dordogne seien die vom Parlament genehmigten Arbeiten sofort in die Hand genommen worden und es sei daher dringend notwendig, die interdepartementale Kommission möglichst bald einzuberufen, um von ihr den Stand der gegenwärtigen Lage prüfen zu lassen. Die Schwierigkeiten liegen bekanntlich in der Abflußregulierung des Genfersees und müssen in Verbindung mit der Schweiz behoben werden. *J. Fr.*

Monatsbericht aus den Donauländern. Auf der Donau in Oesterreich, einer Wasserstraße von 360 km Länge, wurden im Jahre 1927 1 943 400 t verfrachtet, gegen 1 671 000 t im Jahre 1926. Hiervon wurden in österreichischen Donauhäfen verladen 1 316 000 t gegen 1 242 000 t im Jahre 1926. Der Rest entfällt auf die Durchfuhr, die somit stärker zugenommen hat als die Verladung. Der Verkehr im Wiener Hafen (Verladung) umfaßte 1 025 000 t, nimmt also den Hauptteil des gesamten Verkehrs auf der österreichischen Donaustrecke in Anspruch. Unter den Frachtgütern steht Getreide weitaus an erster Stelle. Doch haben auch verschiedene Industrieartikel von 1926 auf 1927 eine starke Verkehrssteigerung aufzuweisen. Unter den Schiffahrtsgesellschaften, die am Verkehr auf der österreichischen Donaustrecke Anteil haben, sind die im deutsch-österreichisch-ungarischen Kartell vereinigten Unternehmungen führend, und zwar die österreichische Donau - Dampfschiffahrts - Gesellschaft D. D. S. G. mit einem Warenverkehr von insgesamt 866 900 t (1926: 603 400 t), die Königl. Ungarische Fluß- und Seeschiffahrts-Ges. mit 224 200 t (219 700 t), der Bayerische Lloyd mit 161 900 t (208 000 t), die Süddeutsche Donau - Dampfschiffahrts - Ges. mit 149 200 t (141 000 t). Von diesen Gesellschaften ist der Bayerische Lloyd die einzige, deren Anteil nicht zu-, sondern abgenommen hat. Die übrigen Donaureedereien sind mit zusammen 438 300 t (1926: 411 900 t) beteiligt. Dazu kommt noch die Ruderschiffahrt mit 103 000 t (88 100 t). / In dem heftig geführten Streit der Meinungen betreffs der Errichtung eines Großkraftwerks mit Schleusen und Schiffahrtskanal in Oesterreich an der Donau bei Ybbs—Persenbeug sind sich Anhänger und Gegner des Planes nur in dem einen Punkt einig, daß die Schiffahrt aus der Durchführung dieses Werkes sehr großen Nutzen ziehen wird. Doch wird die Frage aufgeworfen, ob die Schiffahrt nicht die gleichen Vorteile auf einem weniger kostspieligen Wege erringen könnte, der weniger Gefahren mit sich brächte, als angeblich mit der Errichtung des Großkraftwerkes verbunden sind. Die Erbauung des Schiffahrtskanals wird die Schiffahrtshindernisse des Strudens endgültig beseitigen. Die Erzeugung billigen Stroms durch das Kraftwerk wird große allgemeine wirtschaftliche Annehmlichkeiten bringen; doch befürchtet man andererseits von dieser größten baulichen Anlage, die je in Oesterreich durchgeführt worden ist, eine erhöhte Eisstoß- und Hochwassergefahr infolge des Rückstaues. / Nach mehrjähriger Pause fand in Oesterreich wieder eine amtliche Donaustromschaufahrt statt, an welcher Vertreter aller an der Donauschiffahrt und am Strombau Oesterreichs interessierten Behörden und Körperschaften teilnahmen. Die Fahrt umfaßte die gesamte österreichische Donaustrecke, von Passau bis Theben. / Die chinesische Regierung hat den österreichischen Strombaudirektor Brandl nach China berufen, um dort die Pläne für Regulierung der vorhandenen alten Kanäle auszuarbeiten. / Ein vom Standpunkt der Schiffahrt sehr bemerkenswerter Prozeß wurde in allen Instanzen durchgefochten. Die Gemeinde Wien hatte die Continentale Motorschiffahrts-A.-G., Amsterdam, auf Zahlung von sozialen Abgaben für zwei ehemalige Matrosen verklagt. Diese holländische Schiffahrtsgesellschaft besorgt seit 1926 mit Motorschiffen Frachtverkehr auf der Donau zwischen Passau und Galatz. Sie verweigerte die erwähnte Zahlung unter Hinweis darauf, daß ihre Matrosen nicht im Bereiche des österreichischen Staates Dienste geleistet hätten, sondern auf der Donau, einem nach dem Friedensvertrag internationalisierten Gebiete. Ueberdies sei eine Zahlung nach österreichischem Gesetz für Angestellte einer holländischen Reederei unvereinbar mit der im Friedensvertrag garantierten Freiheit der Schiffahrt. Die Gesellschaft hat den aus dieser Auffassung entstandenen Streitfall in allen Instanzen verloren. Das Urteil der letzten Instanz, des Obersten Gerichtshofs in Wien, wurde damit begründet, daß nach Auffassung der Richter die rechtliche Beschaffenheit des Donaustroms innerhalb der Grenzen Oesterreichs durch den Friedensvertrag nicht geändert sei und der Strom nach wie vor als öffentliches Gut österreichisches Staatsgebiet sei; eine Verletzung der Freiheit und Freizügigkeit der Schiffahrt werde dadurch nicht begründet, da der Friedensvertrag bloß bestimme, daß die Staatsangehörigen, das Gut und die Flagge aller Mächte mit vollkommener Gleichheit behandelt werden müssen.

*

In der Tschechoslowakei wird demnächst das neue große Lagerhaus im Hafen von Preßburg (Bratislava) fertiggestellt. Der neue Petroleumhafen wird ausgebaut, was sich infolge des gesteigerten Petroleum-Umschlagverkehrs als dringend notwendig erweist. Ferner werden neue Dampfkrähne aufgestellt und das Schienennetz im Hafengebiet auf eine Länge von ca. 25 km erweitert. / Im Hafen von Komorn (Komarno) umfaßt das Schienennetz nach der kürzlich erfolgten Vergrößerung 8 km.

*

In Ungarn wurde, wie in der Z. f. B. bereits berichtet, der neue Hafen von Budapest dem Verkehr übergeben. Das Becken des Zollfreihafens ist 1200 Meter lang und 250 Meter breit. Der Getreidespeicher modernster Konstruktion faßt 35 000 t. Außerdem sind zwei Gütermagazine errichtet. Es sind 6 elektrische Portalkräne vorhanden, mehrere Elevatoren, zwei Verladebrücken mit Drehlaufkränen; die Anlagen sind von deut-

schen und ungarischen Firmen eingerichtet worden. An dem bereits früher dem Verkehr übergebenen neuen Petroleumhafen sind bisher Zisternen mit 70 000 t Fassung erbaut. Die Geleiseanlagen des Hafens sind 21 km lang, die Straßen 8,5 km. Einer vergleichenden Statistik ist zu entnehmen, daß die Binnenschiffahrt keines Donaustaates sich nach dem Kriege so sehr zurückgebildet hat wie die Ungarns. Im letzten Friedensjahr hatte der Anteil Ungarns 23 v. H. des gesamten Donauverkehrs betragen, 1924 nur mehr 15 v. H. Die Abnahme der auf ungarische Rechnung auf dem Donauwege verfrachteten Güter beträgt 66,6 v. H. der Vorkriegsmenge.

*

Bei der Internationalen Handelskammer in Paris, welche sich bereits seit einiger Zeit sehr für südosteuropäische Schiffahrtsfragen interessiert, ist seitens deutscher, österreichischer und ungarischer Binnenschiffahrtskreise die Anregung vorgebracht worden, die sogenannten territorialen Gewässer Jugoslawiens (Donaunebenflüsse und Kanäle) der Schiffahrt aller Flaggen zu eröffnen. Jugoslawien steht aber nach wie vor auf einem schroff ablehnenden Standpunkt und behauptet im Gegensatz zu den Anrainern der oberen Donau, eine Oeffnung der territorialen Gewässer sei mit keinem tatsächlichen Erfordernis des zwischenstaatlichen Handelsverkehrs zu begründen. Eine Subkommission der Handelskammer, bestehend aus Vertretern sämtlicher Donauuferstaaten und unter neutralem, u. zw. englischem Vorsitz, hat begonnen, sich mit dieser Frage zu befassen. Die Vertreter Deutschlands und Oesterreichs haben einen Kompromißvorschlag in dem Sinn eingebracht, daß SHS wenigstens für volle Schleppkähne die territorialen Gewässer öffnen möge. Der jugoslawische Vertreter hat aber auch dies glatt abgelehnt. Die sehr ungünstige Lage der Binnenschiffahrt Jugoslawiens bildet die Ursache für dieses intransigente Verhalten. / In Jugoslawien wird über die Theiß eine große Brücke gebaut werden, welche insbesondere für den Verkehr nach dem wichtigen Donauhafen Neusatz (Novi Sad) von Bedeutung sein wird. / Die Treidelbahn im Schiffahrtskanal des Eisernen Tores am rechten jugoslawischen Ufer, welche im Kriege von den Deutschen gebaut worden war, wurde wieder in Betrieb gesetzt.

*

Die Tagung der CED (Europäische Donaukommission) stand im Zeichen tiefer Depression. Der Schiffsverkehr in der Donaumündung weist starken Rückgang auf. Die Schwierigkeiten, mit denen die Schiffahrt während eines Teils des Jahres in der Sulinamündung zu kämpfen hat, sind gewiß mitbestimmend für die Abschwächung des Verkehrs. Dazu kommen die hohen Schiffahrtstaxen, welche die CED im Sulinakanal einhebt. Die Taxen aber sind wieder durch die hohen Kosten bedingt, welche die Instandhaltung des überaus stark der Versandung ausgesetzten Schiffahrtsweges erfordert. Ungefähr von 1924 bis 1927 war die Lage der CED als der Verwalterin der Donaumündung trotzdem verhältnismäßig günstig, sogar ungeachtet der zuweilen katastrophalen Versandungserscheinungen. Denn in jenen Jahren nahm die Verschiffung von Erntegütern aus den unteren Donauländern auf der Donau talwärts stark zu. Die Verschiffung vollzog sich auf Flußschiffen bis zu den unteren rumänischen Häfen, wo die Umladung auf Seeschiffe für Nordeuropa vor sich ging. Dieser damals stark bevorzugte Weg der Verfrachtung bewirkte einerseits eine mächtige Belebung der Schiffahrt in der Donaumündung, anderseits eine sehr fühlbare Schwächung der Donauschiffahrt bergwärts. Inzwischen aber ist das Kartell der deutsch-österreichisch-ungarischen Donauschiffahrt (Bayerischer Lloyd, Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und Königlich Ungarische Fluß- und Seeschiffahrts-Gesellschaft) zustande gekommen. Die Rationalisierung, die daraus entsprang, stärkte die Schiffahrt der oberen Donauländer in so erfreulicher Weise, daß ein beträchtlicher Teil der Transporte von Erntegütern der unteren Donauländer seinen Weg nicht mehr talwärts und über See nahm, sondern bergwärts über deutsche Donauhäfen und Bahnen. Diese Tatsache ist für die Schwächung der Schiffahrt in der Donaumündung ausschlaggebend geworden und hat die Stellung der CED noch weiter erschwert. In ihrer jetzt beendeten Tagung beschloß die Kommission, die Schiffahrtstaxen um 90 Goldcentimes je Tonne herabzusetzen. Da die Ursachen für die Verschlechterung der Lage aber sehr tief liegen, ist es fraglich, ob tarifarische Behelfe dieser Art eine merkliche Besserung bewirken können. In Rumänien beschäftigt man sich naturgemäß sehr angelegentlich mit den Schwierigkeiten der CED, weil man trotz des Haager Schiedsspruches immer noch hofft, die Kommission beseitigen zu können, in deren Tätigkeit man eine Beeinträchtigung der rumänischen Souveränität sieht. *Dr. Fr. Wallisch, Wien.*

Wichtige Aenderungen im Bauprojekt des „Dnjeprostroj". — Die „Dnjeprostroj„-Kommission in Berlin. Nach Erklärungen des Chefingenieurs beim Bau des Wasserkraftwerks „Dnjeprostroj", Winter, hat nach T. u. H. Ztg. der Technische Rat des Kraftwerks beschlossen, wichtige Aenderungen im Bauprojekt vorzunehmen. An Stelle der im Bauprojekt vorgesehenen Leistungsfähigkeit von 650 000 PS soll sie auf 800 000 PS gebracht werden. Zu diesem Zweck ist die Aufstellung von 10 Turbogeneratoren zu je 80 000 PS vorgesehen, wie sie neuerdings in Amerika zur Aufstellung gelangen. Der Bau solcher Aggregate kann nach Ansicht von Winter auch in Rußland erfolgen, unter der Voraussetzung einer „gewissen Abänderung in der Nomenklatur des Imports von Maschinenteilen". Zunächst sollen 5 Aggregate aufgestellt werden, von denen nach Ansicht der Chefingenieurverwaltung 4 im Auslande und 1 in Rußland bestellt werden sollen. Ferner wurde vom Technischen Rat beschlossen, eine Reihe von Arbeiten für den zweiten Ausbau des Kraftwerks schon jetzt in Angriff zu nehmen, vor allem die Arbeiten unter Wasser. Diese Beschlüsse des Technischen Rates sind dem Präsidium des Obersten Volkswirtschaftsrates der Sowjetunion zur Bestätigung vorgelegt worden. Die Baukosten des „Dnjeprostroj", die im Jahr 1925 auf etwas über 100 Mill. Rubel berechnet wurden, werden nach dem „endgültigen" Voranschlag 180,97 Mill. Rubel betragen. Hinzu kommen noch die Kosten der Brücken, der technischen Hilfeleistung und Beratung usw., sodaß die Gesamtsumme der Aufwendungen für den „Dnjeprostroi" sich auf 195,97 Mill. Rubel stellt.

*

Die erste Gruppe der Mitglieder der Auslandskommission des „Dnjeprostroj" unter Führung des Chefingenieurs Winter ist, wie der Ost-Expreß erfährt, aus Moskau in Berlin eingetroffen. Die Kommission beabsichtigt, etwa vier bis fünf Wochen in Deutschland zu verweilen, später wird sie sich voraussichtlich nach Amerika begeben. Der ganze Auslandsaufenthalt der Kommission ist auf drei Monate berechnet. In Westeuropa und Amerika wird die Kommission über die Vergebung von Bestellungen auf mechanische Hilfsanlagen für die Bauarbeiten, auf Turbogeneratoren zu je 80 000 PS und auf die Brücken über den Dnjepr verhandeln. Was die Brückenbestellung anbetrifft, so soll eine ganze Brücke nur über den Alten Dnjepr bestellt werden, während für die Brücken über den Neuen Dnjepr nur Siliziumstahl bestellt werden soll; die Brücken selbst werden vom Südrussischen Stahltrust „Jugostali" gebaut werden.

DIE BETRIEBSLAGE DER DEUTSCHEN BINNENSCHIFFAHRT

IM MONAT NOVEMBER 1928

Weser Vom 1. bis 16. November hielt der niedrige Wasserstand der Weser an. Es fehlten im Durchschnitt zur vollen Beladung für die zwischen Hann.-Münden und Minden zulässigen Kähne 71 cm und auf der Strecke Minden—Bremen rd. 70 cm für die modernsten und rd. 50 cm für die älteren Fahrzeuge. Die starken Niederschläge ließen dann das Wasser am 17. und 18. anschwellen, sodaß volle Beladung der Kähne möglich war. Vom 26. bis 28. mußte die Schiffahrt wegen Hochwassers eingestellt werden. / Durch die Bremer Weserschleuse gingen 193 000 t oder 24 900 t weniger als im Oktober. Der Ausfall entfiel allein auf den Talverkehr, der von 175 900 t auf 149 400 t zurückging. Nachließen insbesondere die Kies- und Steine- und Kohlenverschiffungen. Erstere kamen von 75 100 t auf 57 400 t und Kohlen von 66 700 t auf 52 000 t. Dagegen erreichte Salz und Kali mit 17 000 t 600 t mehr als im Vormonat. Der Bergverkehr übertraf mit 43 600 t den Oktober um 1500 t. Der Getreideversand stieg von 21 900 t auf 23 300 t, Holz von 3400 t auf 5500 t, während Mehl mit 2600 t 1400 t geringer war.

Mitgeteilt vom Weserbund e. V., Bremen.

Neckar Die Niederwasserperiode, die Ende Juni d. J. begann, hat endlich Mitte des Monats infolge reichlicher Niederschläge ihr Ende erreicht; der Schiffahrtsbetrieb zwischen Mannheim und Heilbronn konnte am 19. November wieder voll aufgenommen und bei gutem Wasserstand bis Ende des Monats ausgeführt werden.

Befördert wurden zu Berg noch 9 Schleppzüge mit 33 Fahrzeugen und zwar 14 mit Gütern, 10 mit Kohlen nach Heilbronn und 9 leer nach Jagstfeld zum Salzladen, zu Tal nach Mannheim 14 Kähne mit Salz, 2 mit Rohgips und 2 mit Grubenholz. Eine größere Anzahl Neckarschiffe, die infolge des Niederwassers auf dem Rhein Verwendung suchten, sind noch nicht zurückgekehrt, weshalb vorerst Schiffsraummangel auf dem Neckar besteht.

An der Staustufe Heidelberg sind die Tiefbauarbeiten im Laufe des Herbstes zum Abschluß gekommen. Die Montage der Verschlußkörper für die beiden rechten Wehröffnungen kann erst nach Ablauf der Winterhochwässer im kommenden Frühjahr durchgeführt werden.

Die Bauarbeiten an den Staustufen Horkheim und Obereßlingen sind ebenfalls zu Ende geführt. Die Montagearbeiten an den Wehren dieser Staustufen sind beinahe beendet.

Mitgeteilt von der Neckar-Aktiengesellschaft, Stuttgart.

Die Wasserstandsverhältnisse der norddeutschen Stromgebiete im November 1928. (Nach den an die Landesanstalt für Gewässerkunde gelangenden amtlichen Nachrichten.) In der zweiten Novemberhälfte gingen ungewöhnlich starke und verbreitete Regenfälle nieder, von denen ganz besonders die westlichen Stromgebiete betroffen wurden. Am 16., 17. und vom 23. bis zum 26. November, also in 6 Tagen, wurden insgesamt Niederschlagsmengen gemessen, die im Rhein-, Ems- und Wesergebiet meist etwa das 1½ fache des langjährigen Novemberdurchschnittes ausmachen. Im Elbe- und Odergebiet wurden nur Teile der Gebirge von den Regenfällen betroffen, das Weichsel-, Pregel- und Memelgebiet wurde fast gar nicht davon berührt. Während Memel und Pregel Wasserstände hatten, die in der Nähe des Mittelwassers lagen, und sich im Weichsel- und Odergebiet die Wasserstände vorwiegend unter Mittelwasser hielten, traten in den anderen Stromgebieten Anschwellungen auf, die bis in die ersten Dezembertage dauerten. Im Elbegebiet wurden die Wasserstände, die vor dem Eintritt der Regenfälle in der Nähe des Mittelniedrigwassers gelegen hatten, nur etwa bis auf Mittelwasser gehoben. Im Wesergebiet erreichten sie am Hauptstrom fast das Jahresmittelhochwasser; überschritten wurde dieser Wert in den Harzzuflüssen der Weser, die ziemlich kräftiges Hochwasser führten. Die Ems überschritt am Pegel Greven das Mittelhochwasser um fast 80 cm. Im Rheingebiet wurden vom Hochwasser besonders die Mosel und Lahn betroffen, bei denen die höchsten Wasserstände der Welle etwa 10 bis 30 cm über dem Mittelhochwasser lagen. Am Hauptstrom wurde dieser Wert von den Wasserständen nicht erreicht.

Der Beckeninhalt des Edersees nahm von 44 auf 148 Millionen cbm zu. Das Monatmittel der Wasserstände liegt diesmal bei der Weichsel, Oder und Elbe unter, bei den übrigen Strömen meist über dem langjährigen Durchschnitt für November.

Dr. W. Friedrich.

Wasserstände im November 1928

Gewässer	Pegelstelle	November NW	November MW	HW	MW November 96/25*)	Jahresmittel 96/25*) MNW	Jahresmittel 96/25*) MW	Jahresmittel 96/25*) MHW
Memel	Tilsit	191	241	305	193	76	242	610
Pregel	Gr.Bubainen	174	253	298	156	68	194	448
Weichsel	Kurzebrack	57	72	101	126	25	181	526
Oder	Ratibor	86	113	188	158	80	178	601
„	Frankfurt	39	60	108	128	51	160	370
Warthe	Landsberg	11	24	58	28	—36	66	252
Netze	Vordamm	3	19	54	11	—45	28	140
Elbe	Barby	23	69	230	117	23	172	454
„	Wittenberge	53	91	182	129	43	187	441
Saale	Trotha U. P.	118	179	330	182	117	210	484
Havel	Spandau U. P.	50	64	95	66	22	74	143
Spree	Kersdorf U. P.	198	220	244	232	178	225	306
Weser	Minden	189	275	556	240	163	264	565
Aller	Westen	233	291	452	255	181	287	480
Ems	Greven	123	320	644	156	—10	168	567
Rhein	Maxau	393	453	612	371	290	429	661
„	Kaub	169	222	393	182	101	236	522
„	Köln	144	250	585	199	76	256	643
Main	Wertheim	95	131	260	141	83	158	422
Mosel	Trier	40	160	497	106	—5	101	476

*) Bei Kersdorf 1914/25

GESCHÄFTLICHE MITTEILUNGEN

Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen e. V., Duisburg. Am 8. 12. 1928 fand im Oberlichtsaal der städtischen Tonhalle in Duisburg die diesjährige Mitgliederversammlung des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen statt. Während im vergangenen Jahre das 50jährige Bestehen des Vereins Anlaß zu der würdigen Feier des Rheinschiffahrtstages gab, hielt sich die diesjährige Mitgliederversammlung im Rahmen einer schlichten Arbeitssitzung. / Nach Eröffnung der Sitzung durch den Vorsitzenden des Vereins, Generaldirektor Dr. h. c. Welker, Duisburg, wurden zunächst die Regularien erledigt. Im Anschluß hieran fanden die Wahlen zum Vorstand und Ausschuß statt. In den Vorstand des Vereins wurde an Stelle des ausscheidenden Generaldirektor Schlüter, Mülheim-Ruhr, Generaldirektor Spindler (Gewerkschaft Math. Stinnes, Essen) gewählt, in den Ausschuß an Stelle der ausscheidenden Herren Annacker, von Kamp, Küchen die Herren Regierungsrat Hoffbauer (Duisburg-Ruhrorter Häfen-Aktiengesellschaft), Kleynmans (Winschermann G. m. b. H.) und Dr. Meyer (Reederei Math. Stinnes, Mülheim-Ruhr). / Anschließend daran erstattete der stellv. Syndikus Dr. Werner den Geschäftsbericht. Er betonte, daß die Arbeiten des Vereins sich mehr und mehr in der Richtung der Niedrighaltung der Selbstkosten der Schiffahrt bewegt hätten. Im ersten Teil dieses Berichtes schilderte er die Tätigkeit des Vereins auf dem Gebiete des praktischen Schiffahrtsbetriebes, um sodann zu den finanziellen Fragen überzugehen, die mehr und mehr an Bedeutung gewinnen. Hier gilt es, drohende Verschlechterungen abzuwehren und notwendige Erleichterungen, besonders auf dem Gebiet der Abgaben, Steuern und Zölle, zu erreichen. Leider sind Erfolge gerade auf diesem Gebiet trotz der bekannten Wirtschaftslage der deutschen Rheinschiffahrt nur sehr schwer zu erzielen, weil die Furcht vor Berufungen anderer Wirtschaftskreise die freie Entschlußfassung der verantwortlichen Stellen vielfach hemmt. Das Kernproblem für die Rheinschiffahrt ist jedoch das Verhältnis zur Reichsbahn, auf das der Berichterstatter des näheren einging. In dem Kampf des mächtigen Monopolbetriebes der Reichsbahn gegen die zersplitterte und kapitalschwache Binnenschiffahrt sollte die gesamte Wirtschaft auf seiten der Binnenschiffahrt stehen, stellt sie doch neben der Reichsbahn das 2. Großgüterverkehrsmittel dar, das in der Lage ist, infolge seiner natürlichen Billigkeit und Leistungsfähigkeit ein Gegengewicht gegen die Monopolisierungstendenzen der Reichsbahn zu bilden. Der Verein hat daher den größten Wert darauf gelegt, in enger Fühlung mit den übrigen Wirtschaftskörperschaften, insbesondere auch den Handelskammern, zu arbeiten. Diese Zusammenarbeit hat sich bewährt und wird auch in Zukunft weiter gepflegt werden. Bittere Worte fand der Berichterstatter jedoch über die Wahrung der Tarifhoheit durch das Reichsverkehrsministerium, das sich in keiner Weise der Reichsbahn gegenüber durchzusetzen vermag, weil ihm der erforderliche Unterbau fehlt, so daß von einer einheitlichen Tarifpolitik, welche die verschiedenen Verkehrsmittel in der jeweils wirtschaftlichsten Weise einsetzt, keine Rede sein kann. Von den Arbeiten des sogenannten 27er Ausschusses, der das Verhältnis zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt gegenwärtig untersucht, ist zu hoffen, daß sie hier zu einer Wandlung führen. / Aus den übrigen wirtschaftspolitischen Arbeiten des Vereins erwähnte der Berichterstatter sodann die angebahnte Zusammenlegung der Rheinschiffahrtsgerichte, die Bestrebungen, zur Betriebsvereinfachung durch Normung der Schiffsbestandteile und Vereinheitlichung der Buchführung zu gelangen, und die im Zusammenhang mit der Lohnfrage eingeleiteten Selbstkostenberechnungen. Im Anschluß an den Rheinschiffahrtsstreik im Mai-Juni d. J. ist, früheren Anregungen der Reedereien entsprechend, die sogenannte „Rhein-Kommission" gebildet worden, welche die wirtschaftliche Lage der Rheinschiffahrt und ihrer Arbeitnehmer untersuchen soll und gerade in diesen Tagen in Duisburg umfangreiche Sachverständigenvernehmungen abhält. / Der Verein hofft, daß das Gutachten dieser aus neutralen Wissenschaftlern zusammengesetzten Kommission die wahre Lage der deutschen Rheinschiffahrt allen Kreisen vor Augen führt und daß daraus nicht allein Schlüsse für die weitere Regelung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse, sondern auch für die staatspolitische Fürsorge für das Rheinschiffahrtsgewerbe und nicht zuletzt für das Verhältnis der Reichsbahn zur Binnenschiffahrt gezogen werden können. / Der Berichterstatter ging schließlich noch auf die internationalen Fragen ein, welche die Rheinschiffahrt bewegen und gab abschließend einen Ueberblick über die literarischen Arbeiten der dem Verein angegliederten „Rhein"-Verlagsgesellschaft m. b. H.

Landesgruppe Baden des Südwestdeutschen Kanalvereins und des Badischen Wasser- und Energie-Wirtschafts-Verbandes. Am 23. 11. 1928 fand unter dem Vorsitz von Rechtsanwalt Lindeck, M. d. Rwr., die diesjährige Mitgliederversammlung statt. Der Syndikus des Verbandes, Dr. Schneider, schickte dem Tätigkeitsbericht einen Ueberblick über den gegenwärtigen Stand der Wasser- und Energie-Wirtschaft in Baden voraus. Gegenüber den großen im Ausbau begriffenen Werken am Oberrhein und Schluchsee seien die übrigen, kleineren Wasserkraftprojekte in Baden in den Hintergrund getreten. Die Neckarkanalisierung nehme ihren normalen Fortgang. Im Sommer 1929 werde die Staustufe Heidelberg dem Betrieb übergeben und der Bau der Staustufen Neckargemünd und Neckarsteinach begonnen. Die Verhältnisse in der Rhein- und Neckarschiffahrt hätten sich im Berichtsjahr gegenüber 1927 nicht wesentlich gebessert. Die Frachten seien andauernd gedrückt; die notwendige Verständigung in der Frachtenfrage zwischen Groß- und Partikulierschiffahrt habe noch immer nicht stattgefunden, obwohl sie am ehesten noch eine Besserung der Verhältnisse bringen könnte. Im Verhältnis der Wasserstraßen und der Schiffahrt zur Reichsbahn sei in Baden gleichfalls noch keine Besserung eingetreten. Die Tarifkämpfe zwischen den deutschen Nordseehäfen und Genua bezw. Triest würden auf dem Rücken der Rheinschiffahrt ausgetragen. Dies sei für Baden besonders mißlich, da sich in der Mannheimer Gegend die gegenseitigen Einflußzonen schneiden. Die Elektrisierung der badischen Reichsbahnstrecken habe leider aus finanziellen und politischen Gründen einen Aufschub erfahren. / Der Bericht befaßt sich dann eingehend mit der Frage einer Steigerung des Stromkonsums in Baden, um dadurch einen besseren Ausgleich in der Stromerzeugung zu erreichen. In der Regulierung des Oberrheins von Straßburg bis Basel und von Basel bis Konstanz ist im verflossenen Jahre ein Stillstand eingetreten. Das ist darauf zurückzuführen, daß unter den drei Kontrahenten, die für den Ausbau in Betracht kommen, Uebereinstimmung nicht zu erzielen war. Frankreich will

Straßburg als den Endpunkt der normalen Rheinschiffahrt erhalten. Die Schweiz legt Wert darauf, daß die reguläre Rheinschiffahrt in Basel endet. Deutschland bezw. Baden strebt die Durchführung der Rheinregulierung von Straßburg bis zum Bodensee an. Die Verhandlungen über die vorliegenden Projekte werden weiter geführt, ohne daß sich heute schon das endgültige Ergebnis voraussehen läßt. Bezüglich der Bodenseeregulierung wird in der nächsten Zeit mit den Vorarbeiten für das Bodenseeregulierungswehr bei Hemmishofen begonnen, das die Grundlage für das ganze Projekt abgibt. Der Streit zwischen Württemberg und Baden in der Donauversickerung hat noch nicht seinen Abschluß gefunden. Der Stand der Verhandlungen ist, wie kürzlich die Presseabteilung der badischen Regierung mitteilte, z. Zt. folgender: Ueber die Frage, in welcher Weise sich die Länder Baden, Preußen und Württemberg auf Grund des Zwischenurteils des Staatsgerichtshofes von 1927 verständigen könnten, haben vom 3. bis 5. Mai d. Js. in Beuren Verhandlungen stattgefunden, bei denen außer den genannten Ländern auch Bayern vertreten war. Nach eingehenden Beratungen kam man einstimmig zu dem Ergebnis, daß die zur Verfügung stehenden technischen Unterlagen kein hinreichend klares Bild über den Einfluß der Versickerungen ergeben, und daß daher noch weitere Feststellungen zu machen seien. Ende Juli d. Js. erklärte dann Württemberg, daß es mit dieser Stellungnahme nicht einverstanden sei und machte Gegenvorschläge. Hierüber wird z. Zt. noch verhandelt.

Elbe—Oder-Kanal-Verein, Görlitz. Am 27. 11. 1928 fand unter dem Vorsitz des Oberbürgermeisters Snay, Görlitz in Liegnitz eine Vorstandssitzung des Elbe—Oder-Kanal-Vereins statt. Aus den Verhandlungen sei folgendes mitgeteilt:

Die von der Reichswasserstraßenverwaltung für den Kanal angeordneten Vorarbeiten, für den 70 000 RM. im Reichshaushaltsentwurf 1929 vorgesehen sind, schreiten vorwärts. Die mit der Ausführung der Arbeiten betrauten Stellen: das Kanalbauamt Senftenberg, das Wasserbauamt Glogau und die Oderstrombauverwaltung in Breslau, beschäftigen sich mit einer gründlichen Nachprüfung der technischen und wirtschaftlichen Verhältnisse des Kanals an Hand der vorliegenden Pläne. Das Wasserbauamt Glogau hat in Gemeinschaft mit Vertretern der geologischen Landesanstalt und der Landesanstalt für Gewässerkunde zu Berlin eine Bereisung des gesamten Kanalgebietes von Breslau bis Senftenberg vorgenommen, deren Ergebnisse verwertet werden. Die Oderstrombauverwaltung stellt durch die beteiligten Handelskammern eine wirtschaftliche Enquete an, welche den Wert und die Bedeutung des Kanals für alle Wirtschaftskreise, sowie den Aufschluß des gesamten Gebietes des Kanals und seine Rentabilität dartun soll. Wichtige Fragen der Wirtschaftsgeographie und der Wasserwirtschaft sollen hierbei zur Erörterung und Lösung kommen. / Von hoher Bedeutung für den Kanal ist das Staubecken an der Glatzer Neiße bei Ottmachau, dessen Bau rüstig gefördert wird. Für den Bau, dessen Gesamtkosten 55 Mill. Reichsmark betragen, sind im Etat für 1929 elf Millionen ausgesetzt. Auch sonst sieht dieser Reichsetat für den Ausbau des Flußbettes und Verbesserungen der Wasserverhältnisse der Oder erfreulicherweise beträchtliche Summen vor. / Ende Februar 1929 soll die Hauptversammlung des Elbe—Oder-Kanalvereins in Glogau stattfinden, in der über den weiteren Fortgang der Vorarbeiten für den Kanal berichtet werden soll.

Schutzverband deutscher Schuldner holländischer Binnenschiffahrtspfandrechte. Am 30. 10. 1928 fand im Zentralbüro der deutschen Binnenschiffahrt, Berlin eine Vorstandssitzung des Schutzverbandes statt, zu welcher neben dem Vorsitzenden Rechtsanwalt Dr. Jony Schneider, Breslau, die Vorstandsmitglieder Schalscha, von Voigt und Syndikus Schreiber erschienen waren.

Aus dem Bericht über die Tätigkeit des Verbandes in den 1½ Jahren seit seiner Wiedererrichtung am 1. 6. 1927 ist ersichtlich, daß sich die Tätigkeit des Verbandes in der Hauptsache auf Verhandlungen mit den holländischen Banken und Verhandlungen mit den deutschen Behörden erstreckte. Die Frage des Weiterbestehens des Verbandes wurde zur Abstimmung gestellt und der Weiterbestand einstimmig beschlossen. Der Vorsitzende wurde gebeten, die Geschäfte ehrenamtlich weiter zu führen. Dieser erklärte sich damit einverstanden. Es wurde beschlossen, die Mitgliederbeiträge in der gleichen Weise wie bisher zu erheben (monatlich 10,— RM. je Firma und 1,— RM. je Einzelschiffer). Die Mitglieder werden aufgefordert, die Beiträge wie bisher auf das Postscheckkonto Breslau 27 894 Rechtsanwalt Dr. Jony Schneider für „Conto Schutzverband" einzuzahlen. Der Vorstand des Verbandes setzt sich zusammen aus Dr. Schneider, Rechtsanwalt, Breslau, als Vorsitzenden, Ernst von Voigt, Direktor, Hannover, Syndikus Erich Schreiber, Berlin, Schiffseigner Paul Noack, Güntersberg, Kr. Crossen, Reeder Sylvius Schalscha, Breslau.

Brennkrafttechnische Gesellschaft, Berlin. Am 4. Dezember 1928 hielt die 1917 von Vertretern der Reichs- und Staatsregierungen, der Wissenschaft, Industrie und Landwirtschaft ins Leben gerufene Brennkrafttechnische Gesellschaft in Berlin ihre 11. Hauptversammlung ab. In der Vortragsreihe wurden gerade jetzt im Mittelpunkt des allgemeinen Interesses stehende Gegenstände behandelt: Erdöl, Kohle, Kraft und Kraftwagen. Geh. Rat Zetzsche sprach über die Entwicklung der internationalen Mineralölwirtschaft und ihre Auswirkung für Deutschland. J. Bronn über die chemische Ausnutzung der Koksofengase, Dipl. Ing. Flatt über Hochdruckdampf und Dieselmaschine. Ferner referierte Prof. Dr. Aufhäuser und Dr. Liesegang.

*

Dem Vortrag von Dipl. Ing. Flatt über „Hochdruckdampf und Dieselmaschine" entnehmen wir:

Der Dieselmotor zeigt eine gewisse Ueberlegenheit gegenüber der Dampfkraftanlage dadurch, daß sein Wirkungsgrad höher ist. Da jedoch der Preis der Kohle geringer ist als derjenige von Dieselölen, wird in den meisten Fällen die Dampfkraftanlage wirtschaftlicher. Es wird an Hand von Diagrammen gezeigt, daß durch Anwendung von Hochdruckdampf der Wirkungsgrad der Dampfkraftanlage erhöht werden kann und daß dadurch die Dampfkraftanlage der Dieselmaschine überlegen wird, auch wenn dem Dieselmotor sehr billige Oele zur Verfügung stehen. Es wird auch gezeigt, welche Dampfdrücke bei verschiedenen Kohlenpreisen und bei verschiedenen Leistungsfaktoren die höchste Wirtschaftlichkeit der Dampfkraftanlage, bezw. die geringsten Kosten (Brennstoff- und Kapitalkosten) für die kW-Erzeugung ergeben. Außerdem wird der Einfluß des Leistungsausbaues einer Dampfkraftanlage auf die Wirtschaftlichkeit und auf die Wahl des Dampfdruckes untersucht. Es ergibt sich beispielsweise, daß bei einer Kondensationsdampfkraftanlage von 10 000 kW Leistung der wirtschaftlichste Dampfdruck bei einem Leistungsfaktor von 1: 110 at beträgt, während bei einem Leistungsfaktor von 0,5 nur ca. 80 at.

Im weiteren werden die Vorteile von Höchstdruckdampfanlagen erläutert, welche sich bei Gegendruckbetrieb und bei Anlagen mit Anzapfdampf ergeben. Diese Vorteile bestehen hauptsächlich darin, daß bei Gegendruckbetrieb die Krafterzeugung mit einem Wirkungsgrad von ca. 80% (entsprechend Kesselwirkungsgrad) erfolgt.

Bei Schiffsanlagen ist der Dieselmotor dadurch begünstigt, daß das Brennstoffgewicht, welches für eine große Reise notwendig ist, beim Dieselmotor geringer ist, als bei einer Dampfanlage. Ferner ist die Unterbringung von Oelen einfacher als von Kohle. Die Dampfanlage hat jedoch den Vorteil des geringeren Preises der Kohle. Durch Anwendung von Hochdruckdampf ist es möglich, den Brennstoffverbrauch zu reduzieren und dadurch auch bei Anwendung von Heizölen eine höhere Wirtschaftlichkeit und geringeres Gewicht als bei Dieselanlagen zu erhalten.

Zum Schluß wird auch auf die Vorteile von Höchstdruckdampf bei Lokomotivantrieb verwiesen. Durch Anwendung von 60 at Dampfdruck lassen sich ca. 40% Kohle ersparen.

PERSÖNLICHES

Reichsverkehrsminister von Guérard hat dem früheren Preuß. Minister der öffentlichen Arbeiten dem Vizepräsidenten des Preuß. Staatsministeriums Dr. von Breitenbach zur 50. Wiederkehr des Tages seines Eintritts in den Preußischen Staatseisenbahndienst namens der Reichsregierung die aufrichtigsten Glückwünsche übermittelt. Der Minister fährt weiter fort:

„Mit tiefer Dankbarkeit gedenkt die Reichsregierung der unvergänglichen Verdienste, die Sie sich als Preußischer Minister der öffentlichen Arbeiten und als Chef der Verwaltung der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen um das deutsche Verkehrswesen erworben haben. Die Ihnen unterstellten Verwaltungen haben dank Ihrer weitblickenden und tatkräftigen Leitung für die glänzende Entwicklung der deutschen Wirtschaft vor dem Kriege und für die Landesverteidigung in schweren Kriegsjahren Gewaltiges geleistet.

Ihr Name, hochverehrte Exzellenz, ist mit dem deutschen Eisenbahnwesen für alle Zeiten verbunden und Ihr Lebenswerk wird in der deutschen Geschichte unvergessen bleiben."

Minister von Breitenbach hat darauf durch folgendes Telegramm an den Reichsverkehrsminister geantwortet."

„Für die namens der Reichsregierung ausgesprochenen, mich hocherfreuenden Glückwünsche spreche ich meinen verbindlichsten Dank aus."

*

Die Technische Hochschule Wien hat die Herren Oberbaudirektor Professor Dr. Ing. e. h. K. Dantscher, derzeit Rektor der Technischen Hochschule München und Geheimrat Dr. Ing. e. h. Oscar von Miller zu Ehrenbürgern ernannt.

*

Herr Geheimrat Dr. Heinrich Dove, langjähriger Syndikus der Berliner Industrie- und Handelskammer, feierte am 12. Dezember 1928 seinen 75. Geburtstag.

*

Der frühere Gesellschafter der Werft H. C. Stülcken & Sohn, Oberingenieur Tönjes Cordes, ist zum technischen Direktor der zum Deschimag-Konzern gehörenden Neptunwerft in Rostock berufen worden.

*

Der Leiter der Abteilung für Luftschiffahrt im Reichsverkehrsministerium, Min.-Dirigent Brandenburg, ist von der Technischen Hochschule Braunschweig zum Ehrendoktor ernannt worden.

*

Herr Rob. Ant. Urmetzer, ein in den Kreisen der gesamten Rheinschiffahrt, insbesondere der Partikulierschiffahrt hochgeschätzter Mann, vollendete am 2. Dezember 1928 sein 70. Lebensjahr. Der Jubilar vertritt den Partikulierschifferverband „Jus et Justitia" im Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt. Herzl. Glückwünsche!

*

Der Begründer und Leiter des Deutschen Archivs für Städtebau, Siedlungs- und Wohnungswesen, Gustav Langen, der in Wort und Schrift, in Ausstellung, Lehrgängen und großzügigen praktischen Planungen unermüdlich für eine Verbesserung der Siedlungsweise in Stadt und Land gearbeitet und sich damit innerhalb und außerhalb Deutschlands einen Namen gemacht hat, feierte am 5. 12. 1928 seinen 50. Geburtstag.

Die Betriebsgemeinschaft Neue Norddeutsche Flußdampfschiffahrts-Gesellschaft (N. N. F. D. G.), Hamburg, und Vereinigte Elbeschiffahrtsgesellschaften A.-G. (V. E. G.), Dresden, hat in den letzten Tagen drei ihrer besten Mitarbeiter durch den Tod verloren:

Siegfried Grünwald

Schiffahrtsdirektor i. R., Aufsichtsratsmitglied der V. E. G., Dresden,
† 9. 12. 1928

Otto Hess

Direktor der V. E. G., in Hamburg,
† 28. 11. 1928

Emil Stapel

Bevollmächtigter der N. N. F. D. G.
in Magdeburg,
† 10. 12. 1928.

Schiffahrtsdirektor i. R. Siegfried Grünwald, geb. am 1. 1. 1858 trat am 1. Juni 1883 bei der Oesterreichischen Nordwest-Dampfschiffahrtsgesellschaft ein. Er war in Hamburg, Prag und Dresden tätig und wurde am 29. 1. 1900 zum stellvertretenden Direktor und Prokuristen ernannt, am 1. 1. 1904 in den Vorstand der Vereinigten Elbeschiffahrtsgesellschaften A.-G., am 1. April des gleichen Jahres zum Leiter der Oesterreichischen Nordwest-Dampfschifffahrtsgesellschaft berufen. Nach seinem Ausscheiden aus dem aktiven Schiffahrtsdienst (am 6. 5. 1927) wurde Direktor Grünwald, der u. a. auch dem Vorstand der Elbschifffahrtsberufsgenossenschaft in Magdeburg angehörte, in den Aufsichtsrat der V. E. G. gewählt.

Der Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt e. V., dem die drei verstorbenen Schiffahrtsmänner durch langjährige Mitgliedschaft verbunden waren, wird ihnen ein dankbares Andenken bewahren.

FIRMENNACHRICHTEN

Rhenania, Schiffahrts- und Speditions-Gesellschaft m. b. H., Mannheim. (Ausscheiden der Frankfurter und Bamberger Interessen aus dem Rhenania- (bayerischen Rheinschiffahrts-) Konzern. — Errichtung eigener Niederlassungen in Frankfurt und Aschaffenburg.) Im gegenseitigen Einverständnis sind die Carl Presser G. m. b. H. in Frankfurt a. M. und die Bavaria Schiffahrts- und Speditions-A.-G. in Bamberg aus dem Rhenania-Konzern ausgeschieden. Das Stammkapital der Presser G. m. b. H. von 500 000 RM. und das Aktienkapital der Bavaria von 1 Mill. RM. befand sich bisher je zur Hälfte im Besitz der Rhenaniagruppe und ist in dieser Höhe jetzt an die Firma Presser in Frankfurt übergegangen. Der über ausschlaggebende Befugnisse in der Rhenania auf Grund alter Verträge verfügende bayerische Staat ist mit dieser Neuregelung einverstanden und in seinen Beziehungen zur Rhenania tritt keine Aenderung ein. Die Rhenania, die bisher „Rhenania, Speditionsgesellschaft m. b. H. vorm. Leon Weiß in Mannheim" firmierte, hat ihre Firma in „Rhenania, Schiffahrts- und Speditionsgesellschaft m. b. H. in Mannheim" geändert. Zu ihren bisherigen Niederlassungen in Mannheim (Zentrale), Ludwigshafen am Rhein, Karlsruhe-Rheinhafen, Kehl a. Rh. errichtete sie soeben neue eigene Niederlassungen in Frankfurt a. M. und Aschaffenburg, die später entsprechend ausgebaut werden sollen. Sie pflegt nunmehr den Verkehr auf dem Main und nach den Donauplätzen unter ihrer eigenen Firma. Ob eigene Niederlassungen auch an der Donau errichtet werden, hängt von der Verkehrsentwicklung ab, vorläufig liegen Beschlüsse in dieser Richtung noch nicht vor. — Nach der jetzigen Aenderung setzt sich der Rhenaniakonzern wie folgt zusammen:

1. *Rhenania, Schiffahrts- und Speditionsgesellschaft m. b. H., Mannheim,* Stammkapital 4 Mill. RM. (Zentrale).
2. *Rhenania, Rheinschiffahrts-Gesellschaft m. b. H. in Homberg (Niederrhein),* Stammkapital 2 Mill. RM.
3. *Allgemeine Speditions-Gesellschaft A.-G., Duisburg* (Zentrale) mit Niederlassungen in Köln, Wesel, Cleve, Gelsenkirchen, Hamm, Hannover, Hamburg, Aktienkapital 3 Mill. RM.
4. *Rhenania, Wormser Lagerhaus- und Speditions-A.-G., Worms.* Aktienkapital 750 000 RM., zum Betrieb des früher städtischen Hafens, ein gemischt-wirtschaftliches Unternehmen, an dem zur Hälfte die Stadt Worms beteiligt ist.
5. *Bavaria, Lagerhaus- und Transportgesellschaft m. b. H., München,* Stammkapital 600 000 RM.
6. *Münchener Lagerhaus- und Transportgesellschaft m. b. H., München,* Stammkapital 600 000 RM., betreiben hauptsächlich Lagerhaus- und Speditionsgeschäfte, sowie internationale Transporte, besitzen eigene Lagerhäuser.
7. *Neptun, Transport- und Schiffahrts-A.-G., Basel.* Aktienkapital 1,5 Millionen Schw. Fr., Schiffahrt unter Schweizer Flagge, Lagerhausbetrieb in Basel.
8. *Bayerische Schiffbaugesellschaft m. b. H.,* vorm. Anton Schellenberger, Erlenbach am Main, Stammkapital 600 000 RM., Mannheimer Gesellschaft maßgebend beteiligt, modernst eingerichtete Werft für Main- und Rheinschiffahrt.

Insgesamt vereinigt der Konzern somit jetzt 14.5 Mill. RM. Stammkapital in sich. Er verfügt nach dem Ausscheiden der genannten zwei Firmen über 250 000 t Kahnraum in Schiffen, die zum überwiegenden Teil bis nach Aschaffenburg gefahren werden können, bis wohin sich auf dem Main der Hauptverkehr erstreckt. Weiter flußaufwärts dienen für die Zubringung kleine Boote von 200—500 t Größe, die bis Würzburg-Bamberg fahren. Die Bavaria verfügte bis zu ihrem Ausscheiden aus der Rhenaniagruppe über 16 000 t Kahnraum, wovon sie dem Vernehmen nach jetzt 5000 t in neuen Güterfahrzeugen bis 800 t nach Holland verkauft haben soll, so daß ihr Restkahnraum von 11 000 t in der Hauptsache aus kleinen Booten von 200 bis 500 t Größe besteht. Die „Demerag", Nürnberg, von der sich der Rhenaniakonzern vor zwei Jahren desinteressiert hat, verfügt über 4000 t.

Neska Niederländsches Schiffahrtskontor G. m. b. H., Köln. L. Karl Oppenheimer ist durch Tod als Geschäftsführer ausgeschieden.

Hamburg—Berliner Motoreilschiffahrt G. m. b. H., Hamburg. Das Stammkapital wurde um 1000 RM. auf 21 000 RM erhöht. Bruno August Mann, Kaufmann, ist zum weiteren Geschäftsführer bestellt worden.

Hafendampfschiffahrt-A.-G., Hamburg. Die Gesamtprokura C. G. Fels ist erloschen.

Deutsche Schiffbau-Aktiengesellschaft, Berlin W 9. Die Prokura Walter Wenzlau ist erloschen. Paul Fritz Leppert ist nicht mehr Vorstand. Walter Wenzlau ist zum Vorstand bestellt.

Stettiner Schiffbau-Sicherungs-G. m. b. H. Von den Großaktionären der Stettiner Oderwerke A.-G. wurde mit 24 000 RM. Kapital die Stettiner Schiffbau-Sicherungs G. m. b. H. gegründet. Die neue G. m. b. H. soll die Majorität des Kapitals der Oderwerke aufnehmen, um dadurch eventuellen Aufkaufsversuchen der Deschimag zu begegnen.

Baltische Schiffahrts- und Handelsgesellschaft m. b. H., Berlin-Westhafen. Konsul a. D. August Kähler ist nicht mehr Geschäftsführer.

Schiffswerft und Maschinenfabrik vorm. Janssen & Schmilinsky A.-G., Hamburg. Vollkommen überraschend wird bekannt, daß die Gesellschaft, über deren Geschäftsabschluß erst in der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" (22/1928, 659) berichtet wurde, ihre Zahlungen einstellt und die Gläubiger hiervon benachrichtigt hat. Noch in dem am 15. November d. J. herausgegebenen Geschäftsbericht war nichts über Schwierigkeiten der Gesellschaft enthalten. Nach Mitteilungen der Verwaltung hatte das Unternehmen schon längere Zeit unter den mißlichen Verhältnissen in der Schiffbauindustrie zu leiden. Wie bekannt, wurde im vorigen Jahr das Grundkapital stark zusammengelegt und gleichzeitig wieder erhöht. Da aber ein Aktionär diese Beschlüsse angefochten hatte, war die Kapitalerhöhung bisher nicht durchführbar. Auch ist der Rechtsstreit kürzlich zugunsten des Klägers entschieden worden, so daß die Gesellschaft den Nutzen aus der Kapitalerhöhung entbehren mußte. Im zweiten Halbjahr verschlechterte sich die Lage der Werft. Bei der Abrechnung eines großen Neubauauftrages mit eineinhalbjähriger Bauzeit ergab sich ein erheblicher Verlust. Im übrigen hat der jetzt schon acht Wochen dauernde Werftarbeiterausstand die Gesellschaft ihrer flüssigen Mittel beraubt, während die Verbindlichkeiten angewachsen sind. Der Werft sind durch den Streik die unentbehrlichen Verdienste aus den Ausbesserungsarbeiten, die das Rückgrat ihres Betriebes bilden, verlorengegangen. Die Kapitalerhöhung wird jetzt keinesfalls mehr durchführbar sein. Sie hätte auch kaum noch Zweck, da inzwischen die Schulden der Gesellschaft so stark angewachsen sind, daß dadurch das ganze neue Kapital vermutlich aufgezehrt werden würde. Bei einem Vergleich mit 50% muß das Aktienkapital von 1 515 000 RM. als verloren gelten. Der Zusammenbruch auch dieser Werft würde den sogenannten Reinigungsprozeß im Schiffsbau um einen besonders krassen und bedauerlichen Fall bereichern.

*

Wie der mit der Prüfung des Status betraute Sachverständige in einem Rundschreiben an die Hauptgläubiger mitteilt, wird eine außergerichtliche Erledigung nur dann möglich sein, wenn eine Fortführung des Unternehmens gewährleistet werden kann, was aber nur unter erheblichen neuen Opfern der Großaktionäre tunlich erscheint.

*

Die am 3. 12. 28 stattgefundene o. G.-V. genehmigte nach längerer Diskussion, die sich in erster Linie um die alte Anfechtungsklage drehte, ohne wesentlich Neues zu bringen, den Abschluß per 1927 und erteilte Aufsichtsrat und Vorstand Entlastung. Anfänglich eingelegte Proteste wurden später wieder zurückgezogen. Aus dem Aufsichtsrat ist Dr. Eck ausgeschieden. Eine Neuwahl wurde nicht vorgenommen. Die Verwaltung gab noch einmal die bekannten Gründe über die Zahlungseinstellungen an. Ueber das weitere Schicksal der Werft seien Verhandlungen eingeleitet oder angeknüpft, ohne daß man bereits über die möglichen Erfolge etwas sagen könne. Ein Status liegt noch nicht vor. Zur Berichterstattung soll eine außerordentliche Generalversammlung mit tunlichster Beschleunigung einberufen werden. Die Festsetzung eines neuen Termins zur Durchführung der Kapitalerhöhung aus den Sanierungsbeschlüssen wurde von der Tagesordnung abgesetzt. Von Interesse ist noch, daß der anfechtende Aktionär gegen die alten Sanierungsbeschlüsse seinerzeit die Zurückziehung der Klage von der Zahlung von 24 000 RM. abhängig gemacht hat. Diese Forderung wurde von der Gesellschaft abgewiesen.

Schichau-Werke, Elbing. Die Verluste und Kreditbeschaffung der Firma Schichau, Schiffswerft, Maschinen- und Lokomotivfabrik, Eisen- und Stahlgießerei in Elbing, die in Form einer offenen Handelsgesellschaft betrieben wird und bereits über 90 Jahre besteht, sind wegen der großen Beteiligung des Reichs an den Schulden, die auf insgesamt 28 Millionen RM. angewachsen sind, in letzter Zeit Gegenstand scharfer Kritik in der Oeffentlichkeit geworden. Die Verwaltung der Schichau-Werke nimmt nun in längerer Darstellung zu der Entwicklung der letzten Jahre Stellung. Es heißt in der Erklärung u. a., daß die Verhältnisse bei den Schichau Werken in Elbing und Danzig bereits 1924 sich kritisch zu gestalten begannen. Die sehr bedeutenden fast ausschließlich in erstklassigen staatlichen und kommunalen Wertpapieren angelegten Rücklagen von rund 24 Mill. M. waren während der Inflationszeit zugunsten der öffentlichen Hand verlorengegangen. Weitere Millionenverluste, ebenfalls zugunsten der öffentlichen Hand, traten infolge der Abgeltungsverordnung ein; u. a. ist ein durch rechtskräftiges Gerichtsurteil gegenüber dem Reichsfiskus festgestellter Anspruch auf Rückvergütung von Barzahlungen in Höhe von 2 Mill. RM. durch Zahlung von 120 000 RM. abgegolten worden. Von den in Rußland vor dem Krieg angelegten rund 15. Mill. M. waren infolge des Kriegs reichlich 95% eingebüßt worden. Alsbald nach Kriegsschluß ist die Umstellung auf die Herstellung von Friedensmaterial erfolgt. Bereits 1924 mußten Bankkredite von 2.5 Millionen RM. in Anspruch genommen werden. Das Jahr endete mit einem Gesamtverlust von rund 4.8 Mill. RM., obwohl damals die Lokomotivfabrik noch einen angemessenen Gewinn abwarf. Der Gesamtauftragsbestand war völlig ungenügend. Die Jahre 1925 und 1926 brachten weitere gesteigerte Verluste. Anfang 1925 mußten weitere Bankkredite genommen werden. am 1. April 1926 waren sämtliche Kredite bis auf 100 000 RM. verbraucht. Da bare Rücklagen nicht zur Verfügung standen und alle flüssigen Betriebsmittel durch Verluste aufgezehrt, insbesondere auch belangreiche Neuaufträge in ausreichendem Maß nicht zu beschaffen waren, so war binnen längstens drei Monaten mit der Stillegung der Werke zu rechnen, falls nicht Mittel von andrer Seite beschafft werden konnten; sie wurden im Juni 1926 durch neue Bankkredite von insgesamt 11 Mill. RM. gewährt, für die im Betrag von 10 Mill. RM. das Reich und der Staat

Preußen die Ausfallbürgschaft übernahmen. Von diesen 11 Mill. RM. sind 10,4 Mill. RM. in bar bezahlt und 600 000 RM. auf eine Garantieübernahme für ein bisher noch nicht abgewickeltes Russengeschäft, an dessen künftiger ordnungsmäßiger Erledigung zurzeit nicht gezweifelt wird, abgezweigt worden. Auch für die neuen Bankkredite mußten bankmäßige Zinsen und Provisionen bezahlt werden. Zur Sicherstellung der alten Kredite, die inzwischen auf 4 Mill. RM. angewachsen waren, und der neuen Kredite von 11 Mill. RM. erfolgten entsprechende erststellige Eintragungen auf die gesamten Schichau-Werke in Elbing und Danzig. Zur Kontrolle der unter Reichs- und Staatsgarantie gewährten Kredite wurde in Berlin ein Finanzausschuß gebildet. Im Laufe des Jahres 1926, hauptsächlich in der zweiten Hälfte, konnten, abgesehen von einer kleinen Zahl Lokomotiven, mit deren Bau erst zum Schluß des Jahres begonnen werden konnte, für die Werften in Elbing und Danzig neue Schiffbauaufträge für im ganzen 23 775 000 RM. hereingenommen werden. Im Jahre 1927 konnten noch weitere Schiffbauaufträge für insgesamt 10 900 000 RM. abgeschlossen werden. Sämtliche Bauten gestalteten sich aber verlustbringend, so daß sich auch für 1927 ein Verlust ergab und auch für 1928 mit weiteren namhaften Einbußen zu rechnen ist. Die Gerüchte, denen zufolge Teile öffentlicher Gelder unzulässige Verwendung gefunden haben sollen, werden von der Schichauverwaltung aufs entschiedenste bestritten.

Flender-Werke A.-G., Lübeck. Das gesamte Aktienkapital der Lübecker Flender-Werke A.-G., dessen Besitzerin bisher die Flender A.-G. für Eisen-, Brücken- und Schiffbau, Benrath, war, ist, wie die „Kölnische Zeitung" meldet, an eine Gruppe, bestehend aus den bisherigen Banken der Gesellschaft (Commerz- und Privatbank und Dresdner Bank) und Industrie Gesellschaften (Aquila- und Richard Kahn A.-G.) veräußert worden. Die Lübecker Flender-Werke A.-G. hat durch Veräußerung der Siedlungsanlagen und eines weitern nicht benötigten Geländes sich von dem größten Teil der alten Verpflichtungen gegenüber dem Staate Lübeck entlastet, so daß nunmehr wieder die Möglichkeit geschaffen ist, dem Werke selbst neue erhebliche Barmittel zukommen zu lassen. Die neue Verwaltung beabsichtigt, insbesondere mit der Uebigau A.-G. Schiffswerft, Maschinen- und Kesselfabrik, Dresden, eine enge Fühlungnahme einzugehen. Eine gemeinschaftliche Verkaufsorganisation ist geplant. Direktor Hirsch, Vorstandsmitglied der Uebigau A.-G., tritt in den Aufsichtsrat der Lübecker Flender-Werke ein, um dadurch insbesondere ein wirtschaftliches Zusammenarbeiten der beiden Unternehmen zu ermöglichen. Durch den Verkauf der Lübecker Flender-Werke ist es der Flender A.-G. für Eisen-, Brücken- und Schiffbau, Benrath, möglich geworden, auch den alten Bilanz- und Verlustvortrag zu beseitigen. Die Gesellschaft verfügt zurzeit über einen Auftragsbestand von 3—4 Monaten, sie ist durch den Streik bisher in keiner Weise betroffen. / Der Verkauf der 1 Mill. RM. Aktien der Lübecker Flender-Werke A.-G. stellt eine weitere Bereinigungsmaßnahme bei der Muttergesellschaft in Benrath dar. Die Lübecker Werke der Flender A.-G. wurden gelegentlich der Sanierung Ende 1926 vollkommen abgetrennt und in eine neue Gesellschaft, eben die Lübecker Flender-Werke A.-G., eingebracht. Nach der Verwaltungserklärung gewinnt es den Anschein, als wenn das Kapital der Lübecker Gesellschaft sehr klein bemessen und demzufolge auch die dortigen Anlagen sehr niedrig angesetzt wurden. In der letzten Bilanz der Muttergesellschaft erscheint die Lübecker Beteiligung noch mit 1 Mill. RM. Wenn es der Muttergesellschaft durch den Verkauf nunmehr gelungen ist, auch den Verlustvortrag von 0.26 Mill. RM. bei dieser Gelegenheit zu beseitigen, so muß der Verkauf für sie mit einem erheblichen Buchgewinn abgeschlossen haben. Darüber wird allerdings in der Erklärung nichts gesagt. Welche Verpflichtungen die Lübecker Flender-Werke A.-G. zudem noch gegenüber dem Staate Lübeck hatte und wie hoch diese waren, wird ebenfalls nicht gesagt. Vermutlich bestanden sie in der Hauptsache aus Hypothekenschulden, die durch Veräußerung von Siedlungs- und anderen Geländen zum größten Teil abgedeckt wurden, und zwar so weit, daß für weitere Kredite der neuen Erwerber genügend Raum bleibt. Erwerber ist eine Gruppe, die sich aus den bisherigen Banken, aus der Aquila-Gruppe und dem Richard-Kahn-Konzern zusammensetzt. Welcher Art die Verbindung mit der Uebigau A.-G. sein soll, geht ebenfalls aus der Mitteilung nicht deutlich hervor, ebenfalls nicht, ob in späterer Zeit nicht noch an eine engere Zusammenarbeit zwischen diesen beiden Gesellschaften gedacht wird. Das gesamte Aktienkapital der Uebigau A.-G. von 1.50 Mill. RM. befindet sich bekanntlich ganz im Besitz der Waggon- und Maschinenbau A.-G., Görlitz. Die Dresdner Gesellschaft wurde 1927 von der Görlitzer Gesellschaft gegründet und in ihr die in Dresden-Uebigau und Regensburg betriebenen Anlagen der Görlitzer Gesellschaft eingebracht. Für ihr erstes Geschäftsjahr konnte die Gesellschaft 5% Dividende verteilen. Die neue Gruppe beabsichtigt in die Lübecker Flender-Werke, die Brückenbau, Schiffsreparatur und Dockbau betreiben, erhebliche Mittel anzulegen.

Carl Flohr A.-G., Berlin. Die Gesellschaft, die eine Maschinenfabrik, ferner die Herstellung von Aufzügen, Kranen usw. betreibt, berichtet für das Geschäftsjahr 1927/28 über eine Besserung der Geschäftslage, die gegenüber 1926/27 eine 50proz. Umsatzsteigerung gebracht habe. Es handelt sich vorwiegend um Inlandaufträge. Das Ausfuhrgeschäft leidet unter den hohen Selbstkosten und den Zollschranken. Die neu in das Herstellungsprogramm aufgenommene Fabrikation von Fahrtreppen u. a. für Warenhäuser, Untergrundbahnen und für die deutsche Reichsbahn sowie für das Ausland, geben Aussicht auf weitere Geschäfte. Dagegen wird über die Preisbildung geklagt. Einschließlich des Vorjahrsvortrags von 104 000 RM. sowie nach Abschreibungen von 200 000 RM. ergibt sich ein Ueberschuß von 336 000 RM., der vorgetragen werden soll. In der Bilanz erscheinen u. a. (in Mill. RM.) Grundstücke und Gebäude 2.16 (2.18), Maschinen und Einrichtungen 0.62 (0.67), Rohstoffe, fertige und halbfertige Waren bei vorsichtiger Bewertung 4.5 (3). Forderungen an Kunden 1,4 (1,2), andererseits bei 3,3 Mill RM. Aktienkapital Anzahlungen von Kunden 1.1 (1.2), Gläubiger 1.1 (0,75). Die Aussichten seien schwer zu beurteilen.

Bremer Vulkan, Schiffbau- und Maschinenfabrik in Vegesack. Die Compagnie Generale Transatlantique hat der Bremer Vulkan, Schiffbau- und Maschinenfabrik in Vegesack, auf Reparationskonto ein Motorfrachtschiff zu 10 900 t in Auftrag gegeben, das mit 2 Dieselmotoren zu 5200 PS der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.-G. ausgerüstet sein wird und den Namen „Washington" erhalten soll. Außerdem hat das Unternehmen 3 andere Lastschiffe für dieselbe Gesellschaft im Bau.

Hoch-Tief A.-G. für Hoch- und Tiefbauten, Essen. Die Gesellschaft hat neuerdings einen größeren Auslandsauftrag im Werte von etwa 3 Millionen RM. erhalten. Es handelt sich hierbei um einen Kanalbau für Frankreich; die Verrechnung erfolgt über Reparationskonto.

*

Zu den verschiedenen widersprechenden Pressemeldungen, die in den letzten Tagen über ein Zusammengehen der Julius Berger Tiefbau A.-G., Berlin mit der Hochtief A.-G., Essen aufgetaucht sind, wird seitens der Verwaltung der Julius Berger Tiefbau A.-G. folgendes mitgeteilt: Es ist richtig, daß zwischen den Verwaltungen der beiden Gesellschaften ein Meinungsaustausch über die Möglichkeit eines Zusammengehens auf den beiderseitigen Interessengebieten stattgefunden hat. Diese Verhandlungen befinden sich jedoch erst in einem solchen Stadium, daß heute noch nicht gesagt werden kann, ob, wann und unter welchen Bedingungen diese Verhandlungen zu einem Ergebnis führen werden.

Dyckerhoff u. Widmann A.-G., Wiesbaden. In der Aufsichtsratssitzung wurde der Bericht des Vorstandes über das bisher abgelaufene Geschäftsjahr vorgelegt. Das Jahr 1928 ist bisher im allgemeinen befriedigend verlaufen. Gegen das Vorjahr hat sich eine Inlandumsatzsteigerung von etwa 20% ergeben. Der Umsatz der beiden holländischen Gesellschaften hat sich um etwa 40% gehoben. Diese beiden Unternehmungen haben die Dividendenzahlung für ihr letztes Geschäftsjahr mit 7 bezw. 8% aufgenommen. Bei der Dyckerhoff u. Widmann A.-G., Wiesbaden, selbst ist gleichfalls mit einer Dividendensteigerung (i. V. 6%) auf voraussichtlich 8% zu rechnen.

Iduna Transport- und Rückversicherungs-Akt.-Ges. Die von der Generalversammlung genehmigte Bilanz zum 30. Juni schließt wieder ohne Gewinn und Verlust ab, nachdem der Sonderreserve für Abwicklungsverluste 32 337 RM. entnommen und auf das gleiche Konto 12 313 RM. erneut vorgetragen worden sind. Die Gesamtprämieneinnahme ist auf 2,43 Mill. RM. (1.96) gestiegen. Die Rückversicherungsprämie betrug 0.31 (0 42), die Prämie für eigene Rechnung 2.43 Mill. RM. (1.54). Die allgemeinen Verwaltungskosten beanspruchten 151 887 RM. (112 055), die Kapitalerträge brachten 293 163 RM. (18 200). Auch in diesem Jahre sind die Reserven erheblich verstärkt worden; sie wurden um 139 082 RM. auf 0,67 Mill. RM. (0.53) erhöht. Das Feuerversicherungsgeschäft verlief im Berichtsjahr normal; ebenso das Unfall- und Haftpflichtgeschäft. Letzteres brachte einen Ueberschuß, welcher für erhöhte Reservestellung verwendet wurde. Die Verhältnisse im Transportversicherungsgeschäft haben sich im laufenden Berichtsjahre nicht wesentlich geändert. Die von den Verbänden eingeführten obligatorischen Tarife mit durchweg erhöhten Prämien und verbesserten Bedingungen konnten noch nicht zur Auswirkung kommen. Die ungewöhnlichen Wetterkatastrophen haben das Transportversicherungsgeschäft nicht unbedeutend beeinflußt. Die Gesellschaft hat während des Geschäftsjahres ihren erheblichen Grundbesitz durch Kauf von Grundstücken in Bremen erweitert. Die Kapitalanlagen der Gesellschaft sind im Laufe des Jahres um rund 800 000 Mill. RM. gestiegen. Grundstücke betragen jetzt in der Bilanz 1.38 Mill. RM. (0 60), Guthaben 0,22 (0 26). Agentendebitoren 0 16 (0.14). Prämienüberträge in Hände der Zedenten 0 25 Mill. RM. (0.23). Die Verbindlichkeiten stellen sich auf 0,26 Mill. RM. (0.19). Die Grundschulden und sonstige Passiva stiegen von 0,30 auf 0.84 Mill RM.

Berlin—Hamburger Land- und Wassertransportversicherung. Vaterländische und Rhenania. Die a. o. H.-V. der Berlin Hamburger Land- und Wassertransportversicherungs-A.-G. genehmigte den Abschluß eines Verschmelzungsvertrags mit der Vaterländische und Rhenania Vereinigte Versicherungsgesellschaften A.-G. in Elberfeld mit 8279 Stimmen gegen 170 Stimmen einer Opposition, die Widerspruch erhob. Der Vertrag läuft ab 1. Januar 1928. Eine Kapitalerhöhung bei der Vaterländischen und Rhenania wird durch die Transaktion nicht nötig. Die Opposition bemängelte insbesondere, daß ein Versicherungsbüro auf Grund der Aktionärliste ein Rundschreiben an die Aktionäre herausgegeben habe, in dem auf die noch bestehende Einzahlungspflicht von 75% auf die Aktien hingewiesen worden sei: dadurch sei eine Verängstigung der Aktionäre eingetreten, die auf Grund des dem Rundschreiben beiliegenden Angebots von 19 RM. für die Aktie ihren Aktienbesitz abgestoßen hätten, während der heutige Kurs etwa 29 RM. betrage. Die Verwaltung erwiderte demgegenüber, daß sie den angeführten Vorgängen völlig fernstehe und deshalb für die Folgen auch nicht verantwortlich gemacht werden könne. Zur Begründung des Verschmelzungsvertrags wies die Verwaltung noch darauf hin, daß der Verkehr nicht mehr die Sicherheit wie früher biete, das Risiko größer geworden sei. Dazu komme noch die Steigerung der sächlichen und personellen Unkosten. Man suche deshalb durch Rationalisierungsmaßnahmen die Unkosten zu mindern. Die Lage der Gesellschaft sei zwar sicher und gut, aber es sei doch fraglich, ob es möglich sei, in Zukunft eine angemessene Dividende herauszuwirtschaften. Aus diesem Grunde sei die Verwaltung dem Wunsch des größten Aktionärs der Gesellschaft, der Rückversicherungsvereinigung, nachgekommen und habe den Verschmelzungsvertrag mit der Vaterländischen und Rhenania abgeschlossen.

BUCHBESPRECHUNGEN

Die internationale Schiffahrtskrise und ihre weltwirtschaftliche Bedeutung. Von Dr. Sven Helander. Verlag von Gustav Fischer, Jena 1928. Preis brosch. 18 RM.

Die heutige Schiffahrtskrise der Welt ist, wie Sven Helander nachweist, ein Vorgang von welthistorisch so einzigartigen Proportionen, daß schon eine Untersuchung der tatsächlichen Vorgänge berechtigt gewesen wäre. Der Verfasser hat sich der Aufgabe unterzogen, diese tatsächlichen Vorgänge auch theoretisch zu deuten und in die allgemeine nationalökonomische Theorie einzuordnen. Trotz der großen Schwierigkeiten, die sich vor allem im Hinblick auf den gänzlichen Mangel nationalökonomischer Vorarbeiten für dieses Problem der Arbeit entgegenstellten, ist in der vorliegenden Arbeit ein Werk entstanden, das über die Kreise der Seeschiffahrt hinaus weite Beachtung verdient. Die Probleme, die Sven Helander aufrollt, verdienen, Gegenstand eingehender Prüfung und Beachtung aller derer zu werden, die der Verkehrspolitik nahestehen. „Denn," so schreibt Sven Helander in seinem Schlußwort, „in je größerem Maßstabe wir organisieren, desto wichtiger werden uns die Organisatoren, deren richtige Maßnahmen, aber auch deren Fehlgriffe für Millionen Menschen wichtig sind." Der Aufbau der Arbeit ist wie folgt gegliedert: In dem 1. Kapitel wird das Fundament der Arbeit durch einen ins Einzelne gehenden Vergleich der Welttonnage vor und nach dem Weltkriege in quantitativer und qualitativer Hinsicht gelegt. / Das Zentralproblem selbst, die Schiffahrtskrise, wird außer in dem Schlußkapitel, vor allem in dem 2. Kapitel behandelt, in dem Welthandel und Welttonnage verglichen werden, wobei die Entstehung der Schiffahrtskrise aus deren Diskrepanz erklärt wird. Die staatliche Schiffahrtspolitik und die private Schiffahrtspolitik der Schiffahrtskartelle werden als weitere gestaltende Faktoren der Entwicklung in den nächsten beiden Kapiteln erörtert. / Die wichtigsten Wirtschaftsgruppen, die die direkten Konsequenzen der Schiffahrtskrise zu spüren haben, werden in den folgenden Kapiteln untersucht: Die Werften, die Seeleute, die Seeversicherung, die Spedition und die Häfen. Aus praktischen Gründen wurde die Behandlung der gewöhnlichen Häfen und der Freihäfen auf zwei verschiedene Kapitel verteilt. / All die Einzelprobleme werden nachher in dem Schlußkapitel zusammengefaßt, in dem die Grundgedanken des 2. Kapitels wieder aufgegriffen und fortgeführt werden.

Seeverkehrsrecht, Seestraßen- und Seehäfenrecht. Ein Leitfaden für Behörden und Wirtschaft. Herausgegeben von Dr. Hans Heinrich Borchert und Dr. Otto Fulst, Berlin, Carl Heymann's Verlag 1928. 358 S. Preis geb. 15,— RM.

Das Werk beseht aus Beiträgen von verschiedenen Mitarbeitern, die die von ihnen behandelten Gebiete in allen Teilen und Zusammenhängen beherrschen. Es wird hier eine umfassende Zusammenstellung des jetzt geltenden Reichs- und Länderrechtes gegeben. / Die Schrift ist geeignet, sowohl als lückenloses Kompendium des Seeverkehrsrechtes wie auch als Materialsammlung für die wissenschaftliche Untersuchung dieses bisher noch wenig bearbeiteten Zweiges des öffentlichen Rechtes zu dienen. / Die erschöpfenden und zuverlässigen Ausführungen werden ergänzt durch vollständige Aufführung behördlicher Erlasse, Gesetze und grundlegender Entscheidungen nach dem neuesten Stande. Das handliche Werk kann allen mit dem Seeverkehr im Zusammenhang stehenden Kreisen empfohlen werden.

Das Buch vom Rhein. Eine Schilderung des Rheinstromes und seiner Ufer von den Quellen bis zum Meere unter besonderer Berücksichtigung seiner zweitausendjährigen Geschichte von Georg Hölscher mit 24 Karten und 214 teils farbigen Abbildungen, vorwiegend nach Gemälden, Radierungen und Zeichnungen berühmter Künstler. Siebente, verbesserte Auflage. Verlag von Hoursch & Bechstedt, Köln a. Rhein, 1927.

Das in seiner siebenten, verbesserten Auflage vorliegende Werk ist entstanden aus der Liebe zu unserem schönen vaterländischen Strome. Es ist die Frucht langjähriger Reisen und Wanderungen am Rhein, der Beschäftigung mit der Geschichte des Flusses und seiner Literatur. In anschaulicher und lebensvoller Darstellung wird hier alles Wesentliche zusammengefaßt, was über den Rhein, „dieses Meisterwerk der Natur- und Kulturgeschichte" zu sagen ist. Das landschaftliche Bild, die Geschichte, das literar- und kunstgeschichtlich Interessante und Merkwürdige, Technik, Wirtschaft, Industrie und Handel, Strombau und Schiffahrt, beschreibt der Verfasser in fesselndster Weise. Es ist eine Fülle von herrlichem Material, das hier geboten wird. Das Werk ist erstklassig ausgestattet und insbesondere hervorragend illustriert.

Handbuch der Schiffahrtsgesellschaften und Reedereien. Unter Mitwirkung von Geh. Baurat Grundt, Sachverständiger der Handelskammer zu Berlin. Atlas-Verlag Dr. Alterthum & Co., Berlin W 57. Preis geb. 20 RM.

Das für den praktischen Gebrauch bestimmte Nachschlagewerk, in dem fast 400 Schiffahrtsgesellschaften ausführlich behandelt sind, zeigt neben der Darstellung des geschäftlichen Aufbaues jeder Reederei die einschneidenden Umwälzungen der letzten Zeit, die in den Zusammenschlüssen und Interessengemeinschaften zahlreicher Einzelunternehmungen zum Ausdruck kommen. Die übersichtliche Gliederung gestattet einen umfassenden Einblick in die Handelsbeziehungen, die die einzelnen Schiffahrtsgesellschaften unterhalten, und den Schiffspark, dessen Darstellung durch Aufweisung der wesensbestimmenden Merkmale bei jedem Schiffe — wie Baujahr, Tonnenzahl, Geschwindigkeit, Anzahl der Passagiere und Besatzung — sich besonders wertvoll erweisen dürfte. Statistische Angaben über die schnellsten und größten Ozeanschiffe, über die in letzter Zeit auf Stapel gelegten und vom Stapel gelaufenen Schiffe, sowie über den Güterverkehr auf den deutschen Binnenwasserstraßen vervollständigen den Inhalt des Buches. Mangelhaft, zum Teil unvollständig, zum Teil unrichtig, sind, wenigstens bei den Binnenschiffahrts Reedereien, die Angaben über die „Verbandszugehörigkeit". Im großen und ganzen aber ein brauchbares Nachschlagewerk!

Die Mannheimer Hafenanlagen. Herausgegeben unter Mitwirkung der Badischen Hafenverwaltung, Mannheim 1928. Rekord-Druckerei und Verlagsanstalt, Koblenz.

„Die Mannheimer Hafen-Anlagen" lautet die vorliegende Schrift, die Kunde gibt über die Entstehung und die wirtschaftlichen Leistungen der Häfen Mannheim und Rheinau. Sie verfolgt den Zweck, bei der Wirtschaft des In- und Auslandes für die Mannheimer Hafen Anlagen Interesse zu erwecken. Sie wird diesen Zweck erfüllen. Das verspricht neben der musterhaften Aufmachung der vorzügliche Inhalt, dessen Qualität verfügt ist durch die Namen der Mitarbeiter: Oberregierungsbaurat Baer, Beigeordneter Dr. H. Bartsch, Chefredakteur Jakobs und Reedereidir. Dr. Weber.

Illustrierter Deutscher Flotten-Kalender für 1929. 27. Jahrgang. Begründet unter Mitwirkung von Kontre-Admiral M. Plüddemann von Wilhelm Köhler. Verlag von Wilhelm Köhler, Minden i. Westf.

Der neue Jahrgang des reichbebilderten Kalenders, dem Vizeadmiral a. D. von Trotha ein Vorwort über „Die deutsche [illegible]emacht" beigegeben hat, wird sich durch seinen reichhaltigen Inhalt auch im neuen Jahre seinen Freundes- und Leserkreis erhalten und erweitern.

Deutscher Schiffer-Kalender 1929. Herausgegeben im Auftrage der „Vereinigung zur kirchlichen Fürsorge für Fluß- und Kanalschiffer" e. V. zu Berlin von Friedrich Lindenmeyer. Verlag Deutscher Schiffer-Kalender, Berlin-Charlottenburg 9, Bredtschneiderstr. 15.

Möge sich dieser in Schiffahrtskreisen allseitig bekannte und beliebte Kalender, der für das kommende Jahr wieder in reicher Aussattung und mit vielen Illustrationen versehen ist, viele neue Freunde erwerben!

Schiffahrtsaktien als Kapitalanlage. Von Wolfram. Conrad Haber's Verlag, Berlin 1928. 55 S. Preis brosch. 2 RM.

Unter dem Sammeltitel „Vermögensberatung" erschien eine Reihe von Heften, die dem Titel der Sammlung entsprechend einen beratenden Zweck haben und dem großen Publikum die Möglichkeit geben sollen, sich selbst über all die Fragen zu unterrichten, die mit der Verwaltung eines mehr oder weniger großen Vermögens, den Anlagemöglichkeiten in Effekten, Hypotheken, Grundbesitz, stille Beteiligung etc. zusammenhängen. / Als erstes Heft der Sammlung ist das vorliegende Heft „Schiffahrtaktien als Kapitalanlage" erschienen, in dem neben den großen Seeschiffahrtsgesellschaften auch einige Binnenreedereien — Vereinigte Elbeschiffahrts-Gesellschaften A.-G., Schlesische Dampfer-Compagnie - Berliner Lloyd A.-G., Bayerischer Lloyd A.-G. — zur Darstellung gelangen.

Eichordnung für Binnenschiffe auf deutschen Wasserstraßen nebst Ausführungsbestimmungen vom 23. März 1928. Herausgegeben im Reichsverkehrsministe-

rium. Verlag der Reichsdruckerei, Berlin 1928. Preis steif broschiert 1,25 RM.

In handlicher Form enthält die vorliegende Broschüre die „Eichordnung für Binnenschiffe auf deutschen Wasserstraßen nebst Ausführungsbestimmungen“ und ein Musterexemplar des Eichscheines.

Die Wasserpolizei-Vorschriften für Sportboote. Zur Stander-Brief-Prüfung für Eigner und Steuerleute von Ruder-, Segel- und Motorbooten auf den märkischen Wasserstraßen. Zusammengestellt von Ingenieur W. A. Th. Müller-Neuhaus. Verlag Robert Geisel. Berlin 1927.

Während der letzten Jahre hat die Betätigung im Wassersport erheblich zugenommen und der Verkehr mit Sportbooten aller Art ist in früher kaum geahntem Maße angewachsen. Daher ist das Erscheinen dieses handlichen Merkbüchleins zu begrüßen; es ist aus den geltenden Wasserpolizeiverordnungen für die Märkischen Wasserstraßen zusammengestellt und enthält alle Vorschriften, die für das Verhalten der Sportsleute auf den Märkischen Wasserstraßen, insbesondere gegenüber den Schiffahrtsgewerbetreibenden und Flößern von Wichtigkeit sind. Möge dieses Büchlein ein ständiger Begleiter der Wassersportler werden.

Polizeiverordnung für die Schiffahrt und Flößerei auf dem Neckar. Herausgegeben von der Neckar-Aktiengesellschaft Stuttgart, 1928.

Die handliche Ausgabe berücksichtigt sämtliche Ergänzungen und Abänderungen der letzten Jahre. Sie enthält ferner den für die Schiffahrtabgaben auf dem kanalisierten Neckar gültigen Tarif vom 18. August 1928.

Mitteilungen der Elbstrombauverwaltung betreffend die Stromregulierung, die Wasserstände und die Schiffahrtsverhältnisse der Elbe für die Jahre 1916 bis 1925. 6. Ausgabe.

Der Bericht gibt eine Uebersicht über die allgemeinen Verhältnisse, die Bauausführungen und Schiffahrtsverhältnisse auf der Elbe und enthält dazu umfangreiche Zahlenangaben für die Zeit von 1916 bis 1925.

Verkehrskarte der schiffbaren Wasserstraßen und Eisenbahnen Ostpreußens und seiner Nachbargebiete. Herausgegeben im Sommer 1925. (Konrad L.) Schadinsky, Reklamebüro-Abt. Verkehrswesen. Königsberg-Pr. 1 : 400 000. 75 × 71 cm. (Lithogr. kol.)

In dieser Wandkarte von Ostpreußen, dem Memelland und Danzig sind die schiffbaren Wasserstraßen und Eisenbahnen hervorgehoben. Die Karte wird der Praxis von großem Nutzen sein, zumal sie auch die km-Entfernungen für Wasserstraßen und Eisenbahnen mit Bezug auf Königsberg enthält und ferner in einer besonderen Uebersicht die nutzbaren Größen der Schleusen und die Höhe der über die Wasserstraßen führenden Brücken angibt.

Bericht des Schiffer-Vereins Aken (Elbe) über das Vereinsjahr 1928.

Wenn auch die Organisationen die Not, die über die Schiffahrt hereingebrochen ist, nicht völlig beseitigen können, so können sie doch wesentlich zur Linderung derselben beitragen. Der vorliegende Bericht des bekannten Schiffer-Vereins, der über Verkehrs Entwicklung, Fahrwasserstraßen und -Erhaltung, Niedrigwasserregulierung sowie über die wichtigsten Berufsfragen des Elbe-Schiffer-Gewerbes im vergangenen Jahre unterrichtet, bietet dafür Beweis.

Die Beseitigung der Schiffahrtshindernisse in der Kataraktenstrecke der unteren Donau (Eisernes Tor), ihre Schwierigkeiten und ihre wirtschaftliche Bedeutung. Von Dipl. Volkswirt Hermann Gilsdorf, Ulm a. d. Donau. Süddeutsche Verlagsanstalt Ulm e. G. m. b. H., 1928.

Die vorliegende Dissertation der Münchener Universität (Referent Geheimrat Dr. Lotz) behandelt die technischen, finanziellen und politischen Probleme der Kataraktenstrecke des Eisernen Tors und gibt einen Ausblick auf die vorgesehenen Auswirkungen einer Verbesserung dieses Abschnittes und ihre Bedeutung für die Uferstaaten der Donau. Die Arbeit verrät eine durch umfassende Quellenstudien gewonnene Sachkenntnis und ist über den Rahmen einer Dissertation hinaus von wissenschaftlichem und praktischem Interesse.

Le régime juridique du Danube maritime devant la Cour permanente de justice internationale. Von James Vallotton. (Editions Spes, Lausanne).

Die vorliegende Arbeit ist ein ebenso interessanter wie wertvoller Beitrag zu den umstrittenen Kompetenzschwierigkeiten der Europäischen Donaukommission, die zu dem bekannten Urteil des Internationalen Gerichtshofes im Haag geführt haben. In dem Urteil, das zu Gunsten der Auffassung der drei in der C. E. D. vertretenen Großmächten ausfiel, wurde festgestellt, daß die C. E. D. in dem umstrittenen Stromabschnitt Galatz—Braila dieselben Befugnisse besitzt, wie stromabwärts von Galatz und daß diese Befugnisse sich ohne Unterbrechung über die Seedonau im Anschluß des Hafens von Braila erstrecken. (Vgl. Z. f. B. 1/1927, 9; 11/1927, 498; 2/1928, 56.)

Das internationale Arbeitsrecht in der Seeschiffahrt. Von Dr. Karl Keim. Verlag Ferd. Dümmler, Berlin. Preis broschiert 3,50 RM.

Aus dem Bereich des internationalen Arbeitsschutzes wurde von der internationalen Arbeitsorganisation die Seeschiffahrt als erster großer Berufszweig ganz herausgegriffen. Man unternahm den Versuch, nach bisher mehr prinzipiellen Abmachungen über die Gestaltung der Weltsozialpolitik ihr ganzes Arbeitsverhältnis international zu regeln. Die vorliegende Arbeit, die in der bekannten Sammlung „Völkerrechtsfragen“ (herausgegeben von Heinrich Pohl und Max Wenzel) erschienen ist, gibt einen interessanten Ueberblick über die Entwicklung des internationalen Arbeitsrechts in der Seeschiffahrt, angefangen von den ersten Versuchen des Internationalen Schutzes der Seeleute (1912) bis in die neueste Zeit. Mit einer Schlußbemerkung über „die zukünftige Bedeutung des internationalen Seearbeitsrechts für Deutschland — das Schwanken der Einstellung zum Staatenverband der Arbeit und die schlechte wirtschaftliche Zukunft der deutschen Reedereien lassen noch keine großen Gewinne für die deutsche Sozialpolitik in der Seeschiffahrt für absehbare Zeit nicht erhoffen“ — schließt die auch für den Nichtseemann lesenswerte Broschüre.

Der Wasserbau. Leitfaden für den Unterricht und zur Selbstbelehrung, bearbeitet von Dipl.-Ing. Johannes Hentze, Studiendirektor der Staatlichen Baugewerkschule in Rendsburg. Teil I 4. verbesserte Auflage, 126 Seiten mit 168 Abbildungen und drei farb. Tafeln. Verlag H. A. Ludwig Degener, Leipzig 1927. Preis kart. 3,90 RM.

Die neue vierte Auflage des bekannten Leitfadens weist eine Reihe von bedeutenden Verbesserungen auf. Die hydrostatischen Meßgeräte haben erstmalig Erwähnung gefunden, das Verfahren zur Auswertung der Wassermengenmessungen und zur Ermittlung von v_m wurde durch das wissenschaftlich einwandfreie Verfahren mit der Wasserflächenmenge ersetzt. Verbesserungsvorschläge aus der Praxis wurden weitgehend berücksichtigt. Der Inhalt des ersten Teiles bringt zunächst die Grundlagen des Wasserbaues: Die Entstehung der Binnengewässer und ihre Wassermengen, die Messung und Berechnung der Wassergeschwindigkeiten und Wassermengen, die allgemeinen Eigenschaften der fließenden Gewässer. Im zweiten Abschnitt werden die dem Wasserbau eigentümlichen Arbeits- und Bauweisen behandelt: Bagger- und Taucherarbeiten, Faschinenbau. — Im dritten Abschnitt: der Flußbau: Uferschutz, Flußregelung. Die übrigen Abschnitte behandeln den Hochwasserschutz, die Binnenhäfen und das Wichtigste über Rechtsverhältnisse und über die schiffahrtspolizeilichen Vorschriften. (Der II. Teil des Leitfadens „Wasserbau“, Preis 3 RM., behandelt Wehre, Schleusen, Deichbauwerke, Flußkanalisierungen, Binnenschiffahrtskanäle, Anlagen von Seehäfen und Meliorationswesen. — Der städtische Tief- und Wasserbau ist in einem besonderen Leitfaden von Dipl.-Ing. Heyd in der gleichen Leitfaden-Serie behandelt. Preis 2,90 RM.) / Die Ausstattung der neuen Auflage ist sehr gut. Für den Schulunterricht wie auch für den Praktiker ist das Buch auf das Wärmste zu empfehlen.

Hilfsbuch für den Schiffbau. Von Johow-Foerster. Fünfte Auflage neu bearbeitet in Gemeinschaft mit Obermarinebaurat A. Blechschmidt, Dr. Ing. C. Commentz, Dipl.-Ing. H. Corseck, Dipl.-Ing. A. Garweg, Dr. Ing. G. Kempf, Oberingenieur F. Kielhorn, Dipl. Ing. H. Lorenz, Dr. Ing. H. Meyer, Dipl. Ing. F. Otto, Marinebaurat H. Paech, Dr. Ing. e. h. H. Techel, Professor Dr. Ing. e. h. F. Werner †, Dipl. Ing. G. Zevß, von Dr. Ing. E. Foerstr. Zwei Bände mit 688 Textabbildungen und 56 Tafeln. Verlag von Julius Springer, Berlin 1928. Preis in Ganzleinen geb. 88 RM.

Das Hilfsbuch von Johow war gelegentlich seiner zweiten Auflage im Jahre 1902 von dem — 1917 verstorbenen — Geheimen Marinebaurat Krieger in grundlegender Weise umgearbeitet, verbessert und vervollständigt worden. Notwendig wurde 1920 eine Neubearbeitung infolge der mannigfachen Fortschritte und neuen wissenschaftlichen Ergebnisse, während manches geschichtlich Gewordene entbehrt werden konnte. An dieser Neugliederung ist bei der vorliegenden 5. Auflage nichts geändert worden, nur ist der erste Abschnitt (Allgemeine Hilfsmittel) unter der Bezeichnung „Berechnungsmaterial“ nunmehr dem 2. Bande eingefügt worden. / Der 1. Band behandelt in seinem ersten Abschnitt die Berechnung und den Entwurf der Schiffe, im zweiten Abschnitt die Fortbewegung der Schiffe, im dritten Abschnitt die Stabilität, im folgenden die Festig-

keit, im sechsten Abschnitt die Einrichtungen für den Schiffsbetrieb, im siebenten Abschnitt die Bewaffnung und Panzerung der Schiffe und im Schlußabschnitt die Unterseefahrzeuge. Im Anhang des 1. Teiles finden sich die hauptsächlichsten, den Schiffbau betreffenden gesetzlichen Bestimmungen sowie eine sorgfältig zusammengestellte Auswahl wichtiger Schiffbauliteratur. / Der 2. Band enthält neben dem erwähnten „Berechnungsmaterial" und einer Schiffsliste (Angaben über ausgeführte Schiffe, getrennt nach Handelsschiffe — 148 — und Kriegsschiffe — 42 —) ein umfangreiches Material über Linienrisse, Berechnungsdiagramme, Ladepläne, Längsschnitte, Deckspläne usw. in tabellarischer Aufmachung. / Eine eingehende Würdigung der Neuauflage des „Johow-Foerster" behalten wir uns vor.

Jaarboek voor Scheepvaart en Scheepsbouw 1928. Herausgegeben von der Nederlandsche Reeders-Vereeniging en de Hoofdinspectie voor de Scheepvaart, Verlag Moormans Periodieke Pers, Den Haag.

Das von der Niederländischen Reederei-Vereinigung und der Hofinspektion für Schiffahrt herausgegebene Jahrbuch ist ein unentbehrlicher Ratgeber für die am holländischen Schiffahrtverkehr beteiligten und interessierten Wirtschaftskreise. Es enthält neben einer Zusammenstellung der niederländischen Handelsflotte und der Benennung und genauer Beschreibung der einzelnen Schiffe eine Uebersicht über die niederländischen Schiffahrtsbehörden, die einschlägigen Gesetze und Verordnungen, eine Zusammenstellung der Neubauten des Jahres 1927 sowie ein Register der technischen Vereine, Klassifikationsanstalten, Schiffsmakler, Versicherungsverbände und -Gesellschaften usw.

Lehrbuch der Frachtberechnung im Eisenbahngüterverkehr mit einer Einführung: Güterversand — Güterempfang, und einem Anhang: Frachtberechnung für Expreßgut, Leichen und Tiere, Begleitpapiere nach dem Auslande. 80 S. Preis für Handelsschulen und Eisenbahnbeamte geheftet 1,60 RM., elegant gebunden 2,40 RM., sonst 2,40 und 3,20 RM.

Dieses Lehrbuch bringt in Form des Selbstunterrichts in flüssigem, geschickten Aufbau und flott geschrieben die Gütertarife dem Verständnis näher. Die Tarifbestimmungen werden systematisch vom Leichteren zum Schwereren übergehend erläutert und erklärt. Zahlreiche Rechenaufgaben mit nachfolgenden Lösungen, die alle Frachtberechnungsarten behandeln, sowie viele Beispiele bringen den an sich spröden Stoff der Tarifbestimmungen in leichtfaßlicher Form auch demjenigen näher, der noch nicht im Güterdienst tätig war oder sich als „Tarifeur" praktische Erfahrungen sammeln konnte. Das Lehrbuch behandelt eines der wichtigsten Gebiete des Eisenbahnwesens oder mindestens das Gebiet, das der Eisenbahn bei weitem die meisten Einnahmen bringt, so daß mit Recht auf das richtige Berechnen der Fracht der größte Wert gelegt werden muß. / Jeder Tarifeur, jeder Verkehrsbeamte wird aus dem Buch Nutzen ziehen, in dem alle Erfahrungen verwertet sind, die der Verfasser seit Jahren als Fachlehrer an den Hamburger Handelsschulen gesammelt hat.

Die Güterverkehrsstatistik der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Von Max Sennert, Ostdeutsche Druckerei und Verlagsanstalt, Inhaber Otto Jung, Halle-Saale 1928.

Die Reichsbahngüter-Verkehrsstatistik bildet einen Teil der Eisenbahnstatistik, sie spiegelt das Auf und Ab der Wirtschaftslage wieder und ist ein wichtiger Barometer des Erwerbslebens, dessen Schwankungen zu beurteilen, ihr ein Ziel sein muß. Für Kaufleute, Ex- und Importeure sowie insbesondere für die Verkehrsunternehmungen ist die Kenntnis von den Verkehrsleistungen der deutschen Reichsbahn unentbehrlich. Die Darstellung der Entstehung der Reichsbahn-Güterstatistik, die Max Sellert in der vorliegenden Dissertationsschrift gibt, dürfte daher in weitesten Kreisen lebhaftem Interesse begegnen.

Klie's Kilometerzeiger für die See- und Elbhäfen Hamburg, Bremen, Lübeck, Stettin, Magdeburg, Schönebeck, Barby, Aken-Elbe, Wallwitzhafen, Wittenberg (Prov. Sa.), Torgau, Halle (Saale), Dresden, Riesa, nach amtlichen Quellen bearbeitet und herausgegeben von Hermann Klie, G. m. b. H., Oberkotzau bei Hof. Jahrgang 1928. 12. Auflage. Preis 12 RM., ist soeben erschienen.

Das Werk enthält übersichtlich und direkt ablesbar die Entfernungen ab den oben genannten Stationen nach allen deutschen Stationen. Für alle Firmen, welche die Frachten von und nach den See- und Elbhäfen kennen müssen, ist diese Neuauflage, des bisher schon weit und breit bekannten Werkes ein übersichtliches Hilfsbuch. / Im gleichen Verlag sind ferner erschienen:

Kilometerzeiger für die Plätze Mannheim, Frankfurt a. M., Ludwigshafen, Karlsruhe, Kehl, Mainz, Offenbach a. M., Hanau, Aschaffenburg u. Bamberg. 11. Aufl. Preis 12 RM.
Kilometerzeiger für die Plätze Nürnberg und Fürth. 4. Aufl. Preis 8 RM.
Kilometerzeiger für die Plätze München und Augsburg. 4. Aufl. Preis 10 RM.
Kilometerzeiger für die Plätze Würzburg, Regensburg und Passau. 3. Aufl. Preis 10 RM.
Kilometerzeiger für die Plätze Harburg a. E. und Altona. 11. Aufl. Preis 8 RM.

Kommentar zum Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr (I. Ü. G.) vom 23. Oktober 1924. Von Dr. Otto Loening, Landgerichtsdirektor, Berlin. Verlag Georg Stilke, Berlin NW 7, VI und 1081 Seiten, geb 25,— RM.

Das seit dem 1. Oktober 1928 gültige I. Ü. G. weist gegenüber dem bisher gültigen Berner Uebereinkommen sowohl materiell-rechtlich als auch besonders im Aufbau und in der Textierung wesentliche Unterschiede auf. Da diese Neuregelung sämtliche früheren Kommentare veralten ließ, ist das frühzeitige Erscheinen dieses Kommentars besonders zu begrüßen, zumal sich erfahrungsgemäß die meisten Streitfragen in der ersten Zeit nach Einführung des Gesetzes ergeben. Das schwierige, internationale Gesetz ist vom Verfasser unter Berücksichtigung der bisherigen oberstgerichtlichen Rechtsprechung aller in Betracht kommenden Länder gemeinverständlich erläutert worden. / Die Arbeit ist mit außerordentlichem Fleiß zusammengetragen und dürfte in ihrer Vielseitigkeit im Eisenbahnrecht kaum ihresgleichen finden.

Europäisches Güter-Tarif-Verzeichnis. Format Din A 5, einseitig bedruckt, 160 Seiten, S. 2,—. Verkehrs-Verlag Fritz Riegler, Wien V.

Das Verzeichnis gibt Auskunft über Titel, Inhalt, Ausgabedatum, Preis, Währung, Sprache sowie Uebersetzungen sämtlicher Eisenbahn-Gütertarife, Schiffahrtstarife, Zolltarife der europäischen Länder. Es bringt wichtige, bei der Handhabung der Tarife zu beachtende Winke und hunderterlei kleine Hinweise, die nicht nur bei der Anschaffung, sondern auch beim Gebrauche der Tarife wertvoll sein dürften. Ein Abschnitt „Internationale Eisenbahnverbände" berichtet über das Wirken dieser Verbände und zeigt, inwieweit sie für den Verfrachter von Interesse sind. Die am I. Ue. G. für den Eisenbahnfrachtverkehr beteiligten Länder sind aufgezählt und es ist genau ersichtlich, inwieweit die direkte Aufgabe von Sendungen zwischen diesen Ländern oder anderen am I. Ue. G. nicht beteiligten Ländern möglich ist. Ein weiterer Abschnitt gibt eine Uebersicht über die derzeit geregelten internationalen Expreßgutverkehre, die allgemeinen Bestimmungen, welche für diese Verkehre bestehen, ferner über die Verbindungen, in welchen Warenkolli mit Expreßzügen aufgegeben werden können. Am Schlusse findet sich noch eine allgemeine Uebersicht über Verkehrsliteratur. / Der Verlag bringt gegen eine Jahrespauschale von S. 2,— monatlich Aenderungsstreifen zur Ausgabe, welche ohne Schwierigkeiten auch von unkundiger Hand auf den leeren Seiten des Buches eingeklebt werden können und so dem Nachschlagenden jederzeit die vorgekommenen Aenderungen ersichtlich machen.

Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 16. 5. 1928 mit allgemeinen Ausführungsbestimmungen sowie dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 30. Mai 1925 und dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr vom 12. Juni 1925. Textausgabe mit Anmerkungen. Nach dem Tode von Dr. jur. Blume herausgegeben von Dr. jur. W. Weirauch, Direktor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Vierte Auflage. Taschenformat X und etwa 500 Seiten. 1928. Verlag von Walter de Gruyter & Co., Berlin und Leipzig. In Leinen geb. 9 RM. (Guttentagsche Sammlung Deutscher Reichsgesetze Bd. 91.)

Durch die am 1. Oktober 1928 in Kraft getretene neue Eisenbahn-Verkehrsordnung und die beiden internationalen Abkommen ist das deutsche Eisenbahnverkehrswesen auf eine neue Grundlage gestellt worden. Eine Erläuterung dieser neuen Verkehrsordnung für die Praxis macht sich allenthalben notwendig. / Die vorliegende neue Ausgabe, von einem ersten Fachmann bearbeitet, kommt diesen Bedürfnissen in besonderem Maße entgegen. Sie verbindet allerbeste Kenntnis der vielgegliederten Materie mit strengster Uebersichtlichkeit der Anlage und Prägnanz der Erläuterung — Vorzüge, die sie in der Praxis besonders wertvoll machen.

Das deutsche Automobilwesen der Gegenwart. Unter Förderung des Reichsverkehrsministers, des Reichsverbandes der Automobilindustrie e. V., des Reichsverbandes des Kraftfahrzeughandels und -gewerbes e. V., des Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs e. V., des Automobilclubs von Deutschland, des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins e. V. In Beiträgen namhafter Fachmänner herausgegeben von Geh. Kommerzienrat Dr. Allmers, Generaldirektor R. Kaufmann,

Landesbaurat Dipl. Ing. C. Fritz, Ingenieur E. Kleinrath, Geh. Regierungsrat Dr. Ing. e. h. Pflug. Verlag von Reimar Hobbing in Berlin 1928. Preis 32.— RM.

Das vorliegende Buch bildet die Fortsetzung einer Reihe von Werken, die unter amtlicher Förderung im Verlage von Reimar Hobbing erschienen sind mit dem Zweck, den wichtigsten Gebieten der deutschen Verkehrswirtschaft eine grundlegende Gesamtdarstellung zu widmen. / Diese neueste Veröffentlichung stellt sich zur Aufgabe, das für die Gegenwart im Vordergrund des Interesses stehende Gebiet des deutschen Automobilwesens in seinen mannigfachen Verzweigungen zu möglichst lückenloser Darstellung zu bringen. Das Kraftfahrzeug ist heute ein unentbehrliches Werkzeug der Wirtschaft geworden und besonders für Deutschland ist für die nächsten Jahre eine gesteigerte Bedeutung des Kraftwagens zu erwarten. Wenn auf einen Kraftwagen in den Vereinigten Staaten 5, in Großbritannien 43, in Frankreich 44, im Deutschen Reiche aber 171 Einwohner entfallen, so zeigt dies, wie weit Deutschland in seinem Kraftwagenbestand noch hinter anderen Ländern steht und wie stark der Bedarf des deutschen Marktes in den nächsten Jahren noch ansteigen wird. / Im vorliegenden Werk ist die gestellte Aufgabe, eine lückenlose Darstellung des gesamten deutschen Automobilwesens in Deutschland zu geben, glänzend gelöst worden. Es ist unmöglich, an dieser Stelle auf die umfangreichen und erschöpfenden Darstellungen, die aus der Feder von 50 sachverständigen Bearbeitern stammen und durch eine reiche Auswahl von Bildern und Zeichnungen veranschaulicht werden, auch nur flüchtig einzugehen. Die Arbeit gliedert sich in folgende Hauptteile: 1. Die Grundlagen des deutschen Automobilwesens, 2. Die Technik des Kraftfahrzeuges, 3. Die Kraftverkehrswirtschaft, 4. Die Fabrikation, 5. Die Zulieferer der Automobilindustrie, 6. Kraftstoffe und Schmiermittel, 7. Handel mit Kraftfahrzeugen — Wagenanschaffung, 8. Das Kraftfahrzeug im Gebrauch, 9. Straßenbau, 10. Die Organisation des deutschen Automobilwesens, 11. Kraftfahrsport, 12. Motorboote und Bootsmotoren. / Zur Ergänzung dieser einzelnen Hauptteile ist am Ende des Werkes ein wirtschaftlicher Anhang beigefügt, der Sonderbeschreibungen führender Firmen der deutschen Kraftwagenwirtschaft enthält. Der Preis für dieses Standardwerk des deutschen Kraftfahrzeugwesens erscheint uns niedrig im Vergleich zur Fülle des Gebotenen.

Répertoire de jurisprudence en matière de transports par Ch. Ackermann, Expert Conseilen Transports, Genève, Volume I: Avaries, avec une reproduction. S. A. du Recueil Sirey, Paris, Georg & C. S. A. Genève. Preis 10 schw. Franken.

Das Werk beginnt mit je einem Auszug aus dem Berner Uebereinkommen und dem Schweizerischen Transportreglement von 1894 über die Haftungsbestimmungen. Es folgt dann eine Sammlung von Entscheidungen schweizerischer und französischer, aber auch belgischer, deutscher, österreichischer und ungarischer Gerichte aus diesem Rechtsgebiet. Das Buch ist für die Praxis geschrieben und dürfte den Verfrachtern zweifellos von Nutzen sein.

Gutachten über Handelsgebräuche. erstattet von der Industrie- und Handelskammer zu Berlin. Dritter Band. Im Auftrage der Industrie- und Handelskammer zu Berlin herausgegeben von Geh. Justizrat Dr. Heinrich Dove und Rechtsanwalt und Notar Eduard Meyerstein. Syndici der Industrie- und Handelskammer zu Berlin. Carl Heymanns Verlag, Berlin 1926. Preis brosch. 25 RM.

Seit dem im Jahre 1907 erschienenen Band I und dem im Jahre 1912 erschienenen Band II der Gutachtensammlung sind Jahre verflossen, reich an Ereignissen, welche auch für den Bestand von Handelsgebräuchen von weitesttragender Bedeutung sind. Im vorliegenden Band ist das in den früheren Bänden beobachtete System bei der Anordnung der Gutachten beibehalten worden. Einen verhältnismäßig großen Teil nehmen die Gutachten über Handelsgebräuche der Binnenschiffahrt ein, die untergeteilt sind für allgemeine Binnenschiffahrtsfragen, Ladeschein, Berliner Löschbedingungen, Ufer- und Liegegelder, Verwiegung, Mankohaftung des Schiffers und Frachtenberechnung.

Die Großstadt Köln als wirtschaftlicher und sozialer Körper. Als Beitrag zur allgemeinen Großstadtforschung von Bruno Kuske, Universitätsprofessor. Kommissionsverlag Oskar Müller, Köln 1928.

Das im Auftrage des Kölner Oberbürgermeisters von Universitätsprofessor Dr. Bruno Kuske verfaßte und von der Stadt Köln herausgegebene Werk entstammt — ebenso wie die an anderer Stelle besprochene Untersuchung „Berlins wirtschaftliche Verflechtung" - einer Anregung des Wirtschafts Enquete-Ausschusses, der verschiedene deutsche Großstädte veranlaßt hat, eine Darlegung ihrer binnenwirtschaftlichen Verflechtungen als Großstadt zu geben. Die kommunale und wirtschaftliche Eigenart und deren Zusammenhang mit den sozialen Erscheinungen, die Verflechtung der Stadtwirtschaft nach außen, schließlich die Veränderungen seit 1913 — das sind Probleme, die in dem vorliegenden Buch klargestellt werden. An dieser Stelle interessieren naturgemäß vor allem die Darstellungen der „Verkehrsbeziehungen" und hier wiederum die auf die Schiffahrt abgestellten Untersuchungen. Die Tradition und die Lage an einem bestimmten hydrographischen Punkte des Stromes sind für Kölns Stellung als Binnenhafen besonders eigentümlich. Es treten bei ihr zurück die beiden anderen großen Aufgaben, durch die die führenden Häfen des Rheinsystems bestimmt werden: die Aus- und Einfuhr von Massengütern im Dienste eines großen Hinterlandes oder einer massenbewältigenden Schwerindustrie am Orte. Auf der anderen Seite baut sich die Kölner Schiffahrt vor allem auf den Großstadtbedarf auf. Dieser verlieh ihr einen ganz neuen und in seiner Art bedeutenden Zug mit der Wirkung, daß Köln als die größte Stadt am Rhein auch deren führenden Großstadthafen aufweist, also an erster Stelle mit diesem Hafentyp steht, der in Deutschland in ähnlicher Weise in Berlin, Dresden und Düsseldorf vorhanden ist. Er ist gekennzeichnet durch das Ueberwiegen des Empfangs gegenüber dem Versand und dadurch, daß der Empfang zum weitaus größten Teile in der Stadt bleibt. Danach ist die Kölner Schiffahrt eng verbunden mit den Interessen der gesamten Rheinschiffahrt und sie teilt deren allgemeine Bedingungen und Zusammenhänge. Kuske geht dabei kurz auf die Auseinandersetzungen zwischen Binnenschiffahrt und Eisenbahn ein und erkennt sehr richtig in dem Tarifsystem der Reichsbahn (Staffeltarif — Fehlen der Wasserumschlagstarife — Seehafen-Ausnahmetarife usw.) die Hauptursachen für die mißliche Lage der Binnenschiffahrt.

Die Länderkonferenz. (Januar 1928.) Herausgegeben vom Reichsministerium des innern. Reichs- und Staatsverlag G. m. b. H., Berlin 1928. Preis 8 RM. (brosch.)

Der vorliegende Band enthält den Wortlaut der Berichte, die auf der bekannten Länderkonferenz vom Januar d. J. erstattet worden sind sowie den Wortlaut der Entschließung dieser Konferenz. Das vorliegende Material bildet naturgemäß einen wertvollen Beitrag für das Studium der Frage der Verfassungs- und Verwaltungsreform und somit auch für das besonders heiß umstrittene Problem der Verreichlichung unserer Wasserstraßenverwaltung.

Kammern und Kommunen. Von Dr. Kurt Finkenwirth, Erstem Syndikus der Industrie- und Handelskammer zu Hannover. Verlag Reimar Hobbing, Berlin 1928.

Der „Deutsche Industrie- und Handelstag" und die „Vereinigung der Geschäftsführer deutscher Industrie- und Handelskammern" geben in zwangloser Folge Schriften über Recht und Praxis der Industrie- und Handelskammern heraus mit dem Zweck, „die Kenntnis von Wesen und Arbeit der Industrie- und Handelskammern als Trägern gesetzlich geordneter Selbstverwaltung der Wirtschaft zu verbreiten, die Verbindung zwischen ihrem Leben und ihrer Tätigkeit mit der übrigen öffentlichen Verwaltung und ihre Stellung innerhalb der Gesamtorganisation der deutschen Wirtschaft zu behandeln und die Kenntnis ihres Wesens und der hieraus fließenden Verpflichtungen zu vertiefen." / Das vorliegende Heft 1 dieser Sammlung behandelt nach einer vorausgegangenen Charakterisierung der öffentlichen Aufgaben der Industrie- und Handelskammern die Zusammenarbeit und das Verhältnis der Kammern zur kommunalen Selbstverwaltung. Die Schrift ist geeignet, sowohl den Mitgliedern und den Geschäftsführungen der Kammern die Lösung des Problems an Hand praktischer Beispiele zu erleichtern, als auch den Organen der kommunalen Körperschaften die Zweckmäßigkeit vertrauensvoller Zusammenarbeit mit der jüngeren Schwester in der deutschen Selbstverwaltung sachlich nahe zu bringen.

Berlins wirtschaftliche Verflechtung. Mitteilungen des Statistischen Amts, Berlin, Nr. 8, August 1928.

In dieser, im Auftrage des Magistrats vom Statistischen Amt der Stadt Berlin herausgegebenen Schrift werden die Grundlagen und der gegenwärtige Stand der Berliner Wirtschaft und des Berliner Verkehrs in großen Zügen dargelegt. / Das 1. Kapitel schildert die geographische Lage, das territoriale Wachstum und die Entwicklung der Bevölkerung Berlins im Laufe der Jahrhunderte. Im 2. Kapitel wird eine eingehende Uebersicht über die Bevölkerungsbewegung seit der Reichsgründung bis zur Gegenwart gegeben. Das 3. Kapitel „Die Wirtschaft" behandelt die wirtschaftliche Struktur Berlins im allgemeinen und sodann die einzelnen Wirtschaftszweige im einzelnen sowie die Stellung Berlins als Mittelpunkt der deutschen Wirtschaftsorganisation. Das 4. Kapitel „Der Verkehr" unterrichtet über die Entwicklung und Gliederung des Berliner Personen- und Güterverkehrs auf der Eisenbahn, den Wassersraßen, den Luftwegen und auf den Berliner Ausfallstraßen. Das Werk ist mit vielen Karten, Schaubildern und statistischen Angaben ausgestattet.

Hat die Handelskammer eine Zukunft? Von Josef Wilden, Verlag Francken und Lang, G. m. b. H., Düsseldorf-Berlin 1928. 45 S. 1,— RM.

Der Geschäftsführer der Düsseldorfer Kammer, Dr. Wilden wirft in dieser Schrift nicht die Frage auf, ob überhaupt die Notwendigkeit einer amtlichen Berufsvertretung von Industrie und Handel besteht, sondern er zweifelt an dem Charakter der Handelskammer als Wirtschaftsvertretung des Unternehmertums. / Ausgangspunkt und Grundlage der Schrift ist die Frage, ob die Handelskammern durch die Aufnahme von Arbeitnehmern umgestaltet werden sollen und der Verfasser denkt sich die zukünftigen Handelskammern nicht so sehr als Handelskammern, sondern als Kammern für das gesamte gewerbefleißige Unternehmertum, für Handel, Industrie und Handwerk. Von dem Wesen der Handelskammer will der Verfasser nichts preisgegeben wissen. Freilich sie ebensowenig erstarren lassen in veralteten Formen und Gebräuchen.

Leipzig und Mitteldeutschland. Denkschrift für Rat und Stadtverordnete zu Leipzig. Herausgegeben von Stadtrat Dr. Leiske, Senator a. D. Leipzig, September 1928.

„Die Schrift soll eine Denkschrift sein, sie kann nicht eine Lösung der mitteldeutschen Frage bringen, sie will einen Beitrag liefern zu dem so verwickelt liegenden Mitteldeutschland-Problem. Sie erhebt auch keinen Anspruch auf Vollständigkeit". Es scheint, als ob die scharfe Kritik, die die vorliegende Schrift da und dort gefunden hat, an diesen Eingangsworten des Verfassers achtlos vorübergegangen ist. Gleichwohl ist die Denkschrift „ein Beitrag zur Neugliederung des Reiches", der Beachtung verdient, vor allem wegen seiner gründlichen, wissenschaftlichen Durcharbeitung. In 20 Hauptabschnitten erläutert der Verfasser den Begriff „Mitteldeutschland". Die Denkschrift berichtet vom mitteldeutschen Erwerbsleben, vom Umlauf der Massengüter, vom Arbeitsmarkt, der Energiewirtschaft, von Reichsbahn, Reichspost und den Wasserstraßen, sie behandelt die Landesplanung, das Finanzwesen, die Wirtschaftskörperschaften, die kulturellen Faktoren (Presse, Universität usw.) und gibt ein anschauliches Bild des Leipziger Wirtschaftslebens. Zahlreiche und klare Abbildungen erläutern den flüssig geschriebenen Text.

Grundriß der Finanzwissenschaft. Von Karl Theodor von Eheberg. Dritte und vierte Auflage. A. Deichertsche Verlagsbuchhandlung Dr. Werner Scholl, Leipzig 1928. Broschiert 6,50 RM., gebunden 8 RM.

Die neue Auflage des bekannten Eheberg'schen Grundrisses hat eine begrüßenswerte Erweiterung vor allem des steuerrechtlichen Teiles erfahren. Für die wissenschaftliche Qualität des Buches bürgt die Autorität des Verfassers auf dem Gebiete der Finanzwissenschaft, der klare Aufbau und die flüssige Sprache sichern dem Werk auch in der Praxis des Wirtschaftslebens den verdienten Platz.

Karteikunde, das Handbuch der Karteitechnik. Von Dr. Porstmann, Stuttgart 1928. Verlag für Wirtschaft und Verkehr. Ganzleinen 330 Seiten mit 175 Abb. und Mustern. Preis 12 RM.

Viele 100 000 Karteien werden in Deutschland geführt. Die bekannten Vorzüge der verschiedenen Systeme haben die Kartei zu einem Kontrollmittel ersten Ranges, zu einem unentbehrlichen Organisationshilfsmittel gemacht. — Die meisten Leute entdecken, wenn sie an eine Karteifrage herangehen, daß sie eigentlich von dem ganzen „Karteneí"-Fach recht wenig wissen. Dann horcht man herum, probiert und ist enttäuscht, weil man nicht gerade das richtige Pflaster auf seine Wunde verabreicht bekommt. Für solche Leute ist endlich ein Arzt erstanden in Dr. Porstmann, dem Verfasser dieses ersten Handbuches der Karteikunde. Er zeigt, wie man aus kostenfressenden Kartonhaufen endlich wirkliche Karteien macht, jene unfehlbaren, reine Freuden bereitenden Mitarbeiterinnen, die von Hunderttausenden gelobt werden. Die Darstellung, die auf 330 Seiten Text jede Einzelheit der Karteikunde klärt, wird durch 175 Abbildungen und Muster besonders lebendig gemacht.

75 Jahre Lübecker Kaufmannschaft und Handelskammer. 1853—1928.

Im Anschluß an ihr kürzlich stattgefundenes 75jähriges Jubiläum gibt die Lübecker Kammer in der vorliegenden Denkschrift einen kurzen Ueberblick über die Geschichte ihrer Entwicklung. Die Broschüre ist ein wertvoller Beitrag für die Beurteilung des Wertes einer Wasserstraße für das Wirtschaftsleben eines Bezirks. Tritt uns doch die verkehrs- und wirtschaftsfördernde Wirkung des Elbe—Trave-Kanals, des besonderen Schützlings der Lübecker Kammer, im Bericht sowohl wie in fast allen Festreden entgegen, die auf der Jubiläumsfeier der Kammer gehalten wurden.

Wirtschafts-Jahrbuch für Industrie und Handel des Deutschen Reiches und der Nachfolgestaaten Oesterreich-Ungarns. Jahrbuch 1928-1929. Mit 154 Diagrammen und Karten. Herausgegeben von Dr. Karl C. Thalheim. 2 Ganzleinenbände auf holzfreiem Papier zu je ca. 1000 Seiten. Leipzig, Herbert Schulze Verlag. Preis 30 RM.

Das umfangreiche Jahrbuch, welches zum ersten Male erscheint, will eine umfassende Uebersicht geben über alle wichtigen Zweige des Wirtschaftslebens im Deutschen Reiche und den österreich-ungarischen Nachfolgestaaten; es soll gewissermaßen eine Bilanz der deutschen Wirtschaft ziehen und allen an der deutschen Wirtschaft interessierten Kreisen zeigen, welche bedeutsamen neuen Ereignisse und Entwicklungen für einen bestimmten Zeitraum zu verzeichnen sind. Da es bisher in der so umfangreichen deutschen Wirtschaftsliteratur ein Buch mit ähnlichen Zielen nicht gegeben hat, ist das Erscheinen dieses Werkes besonders zu begrüßen. / Es zerfällt in zwei je etwa 1000 Seiten starke Bände, von denen im ersten Band in 48 Einzeldarstellungen, die aus der Feder von 46 Fachleuten stammen, alle wichtigen Zweige der deutschen Wirtschaft behandelt sind. So ist z. B. auf dem Gebiete des Verkehrswesens „Die deutsche Binnenschiffahrt" von Professor Dr. Richard Hennig, Düsseldorf, behandelt worden. Treffend wird hier die Lage dieses Wirtschaftszweiges in den letzten zwei bis drei Jahren auf die Formel gebracht: reichliche Beschäftigung und ganz unzureichende Rentabilität. / Neben den einzelnen Wirtschaftszweigen wird aber auch den Fragen des Absatzes, des Produktionsumfanges, der Preisgestaltung und der Rentabilität der Unternehmungen in den einzelnen Wirtschaftszweigen, ferner der Gestaltung der Ein- und Ausfuhr, der Wirtschaftsorganisation, der Konzentrationsbewegung, der Rationalisierung, den sozialen Verhältnissen und nicht zuletzt auch der staatlichen Wirtschafts- und Handelspolitik Rechnung getragen. / Jede Abhandlung umfaßt ein geschlossenes Gebiet und gibt ein klares Bild der tatsächlichen Verhältnisse. Dabei ist auf die Interessen der Wirtschaftspraxis in weitestgehendem Umfange Rücksicht genommen. Daß die einzelnen Darstellungen nicht nur die abgeschlossene Entwicklung bis zum Jahre 1927 umfassen, sondern sich bereits auf das Jahr 1928 erstrecken, darf als ein besonderer Vorzug bezeichnet werden. / Der zweite Band enthält ein ausführliches Bezugsquellenverzeichnis für Deutschland und das Ausland nach Branchen geordnet. Hierbei dürfte jedoch in mancher Hinsicht eine bessere Ausgestaltung und zweckmäßigere Gliederung notwendig sein. So sind z. B. die Angaben unter den Schlagworten: „Binnenschiffsfahrzeuge-Fabriken", „Flußschiffswerften", „Schiffswerften" und „Werftbetriebe" recht unzulänglich. Die Aufführung des erstgenannten Schlagwortes, unter dem nur eine Werft angegeben ist, die dazu noch unter dem Schlagwort „Schiffswerften" wiederkehrt, halten wir für überflüssig. / Im ganzen kann das Werk empfohlen werden. Es stellt ein wichtiges Nachschlagewerk dar, das für den Wissenschaftler, besonders aber für den Praktiker von Nutzen sein kann.

Das Klima von Hamburg. Mit 6 Abbildungen und 30 Tabellen von Dr. P. Perlewitz, Verlag von C. Boysen, Hamburg 1928.

Das Erscheinen dieser von Regierungsrat Dr. P. Perlewitz von der Deutschen Seewarte in Hamburg verfaßten Schrift, in welcher die Beobachtungen bis zum Jahre 1927 verarbeitet sind, ist um so mehr zu begrüßen, als dieses Spezialthema zuletzt im Jahre 1901 bearbeitet wurde. / Die Arbeit ist nicht nur wertvoll für die an dem Hamburger Klima interessierten Fach- und Wirtschaftskreise, sondern erscheint geeignet, auch im hohen Maße der Allgemeinbildung zu dienen.

Erster Verwaltungsbericht der neuen Stadtgemeinde Berlin für die Zeit vom 1. Oktober 1920 bis 31. März 1924. Bearbeitet im Statistischen Amt, Berlin. Verlag für Politik und Wirtschaft, Berlin SW 68. Heft 6: Bau- und Wohnungswesen. Preis geh. 2,25 RM. Heft 8: Verkehrswesen, Werke, Betriebe und Gesellschaften. Preis geh. 2,40 RM.

Die vorliegenden beiden Hefte des ersten Verwaltungsberichtes der Reichshauptstadt Berlin enthalten viel Interessantes und Wissenswertes für den Verkehrsmann. Das Heft 6 (Bau- und Wohnungswesen) bringt u. a. eine ausführliche Uebersicht über die Tätigkeit und den Aufgabenbereich der „Tiefbauverwaltung" einer Weltstadt. Im Heft 8 (Verkehrswesen usw.) finden wir u. a. authentische Mitteilungen über die Entwicklung des Berliner Hafenwesens, insbesondere die Entstehungsgeschichte der „Behala".

„Bremen" — „Europa", die kommenden Großbauten des Norddeutschen Lloyd Bremen.

Der Norddeutsche Lloyd, Bremen, hat zur Erinnerung an den Stapellauf der beiden Schnelldampfer-Bauten „Bremen" und „Europa" eine im Inhalt wie in der Ausstattung gleich hervorragende Broschüre herausgegeben. Diese gibt in großen Zügen ein Bild von der Entstehung der beiden Ozeanriesen bis zu ihrem Ablauf und von ihrem Gesamtcharakter, insbesondere auch hinsichtlich der Passagierräume. „Bremen" und „Europa" werden nach ihrer Fertigstellung als die größten und schnellsten deutschen Schiffe im Frühjahr des kommenden Jahres in die Linie Bremen—New York eingestellt werden.

Statistische Zusammenstellungen über Aluminium, Blei, Kupfer, Nickel, Quecksilber, Silber, Zink und Zinn. Herausgegeben von der Metallgesell-

schaft Aktiengesellschaft, 29. Jahrgang 1913, 1920-1927. Frankfurt a. Main 1928.

Auch der vorliegende Band der regelmäßigen jährlichen Veröffentlichungen der Metallgesellschaft Aktiengesellschaft in Frankfurt a. Main wird für jeden, der auf dem Gebiet der Nicht-Eisen-Metalle arbeitet, unentbehrliches Werkzeug sein. In einer einleitenden Uebersicht sind die wichtigsten Vorgänge auf den einzelnen Metallmärkten ebenso prägnant wie anschaulich dargestellt.

Bericht der Industrie- und Handelskammer für das Memelgebiet über die Jahre 1926 und 1927.

Am Ende des Jahres 1926 hatte die memelländische Wirtschaft den Leidensweg der Deflation und ihrer Folgen durchschritten und sah sich einer denkbar schweren Lage gegenüber: Geschwächte Kaufkraft der Konsumenten, Kapital- und Kreditnot, Minderung des Umsatzes und trotzdem Uebersetzung und schärfster Wettbewerb in fast allen Branchen. / Dagegen hat, wie der vorgenannte Bericht feststellt, in den Jahren 1926 und 1927 der Niedergang der memelländischen Wirtschaft keine Fortschritte gemacht und es zeichnen sich hier und da Ansätze zu einer neuen Entwicklung deutlich ab.

Bericht des Deutschen Kali-Vereins e. V., Berlin, über das Geschäftsjahr 1927.

Der Bericht gibt interessante Aufschlüsse über wichtige wirtschaftliche, bergwirtschaftliche, technische, rechtliche und organisatorische Fragen der Kaliwirtschaft. Von besonderem Interesse sind die Ausführungen über „Eisenbahnwesen", den „Kraftwagenverkehr" und die „Kanalfragen". Bekanntlich ist für die Kaliindustrie vor allem die Kanalisierung der Werra und Weser ein Projekt von weittragender Bedeutung, sowohl in verkehrstechnischer Beziehung wie vom Standpunkt der Abwässerbeseitigung.

Die englische Mandatspolitik. Von Dr. W. Regendanz. Carl Heymanns Vlg., Berlin 1929.

Mandat oder Annexion? Das ist die Frage, die der Verfasser in interessanten Varianten beleuchtet und er begründet die Antwort, die nur lauten kann: Rückgabe der deutschen Kolonien. Hoffentlich dauert es nicht mehr allzu lange, bis in Deutschland gegenüber England das Gefühl Platz greifen kann: „gentlemen all!"

Bücherverzeichnis der Zentralbibliothek der Deutschen Luftfahrt bei der WGL nach dem Stande vom Mai 1928. Herausgegeben von der Wissenschaftlichen Gesellschaft für Luftfahrt e. V. (WGL) Berlin W 35, Blumeshof 17.

Das musterhaft geordnete Verzeichnis der umfangreichen „Zentralbibliothek der Deutschen Luftfahrt" — in dem Bücherverzeichnis sind gegen 5 000 Werke katalogisiert — wird jedem Verkehrspraktiker und -Wissenschaftler ein wertvoller Führer durch die Literatur unserer jüngsten Verkehrsgattung sein.

Verlags-Verzeichnis des Beuth-Verlages G. m. b. H., Berlin S 14.

Das neuartige Verlags-Verzeichnis des bekannten Verlags, als Schnellhefter aufgezogen und mit einem Stichwortverzeichnis versehen, gibt eine gute Uebersicht über die Neuerscheinungen der technisch-wissenschaftlichen Körperschaften an Normblättern, Merktafeln, Unfallverhütungsbildern, Lieferungsbedingungen usw.

Bericht des Gewerkschaftsbundes der Angestellten über das Arbeitsjahr 1927, erstattet vom Bundesvorstand, Berlin-Zehlendorf 1928. Verantwortlich: Georg Borchardt. Sieben-Stäbe-Verlags- und Druckereigesellschaft m. b. H. 415 S. (Schriftenreihe des Gewerkschaftsbundes der Angestellten. G. D. A.-Schrift Nr. 44.)

Der vorliegende Bericht ist nicht nur ein Tätigkeitsbericht des G. D. A., sondern ein wertvoller Beitrag zur volkswirtschaftlichen Literatur über die aktuelle Wirtschafts-, Sozial- und Tarifpolitik.

Den der heutigen Ausgabe beiliegenden Prospekt der Eilenburger Motoren-Werke Aktiengesellschaft, Eilenburg, über den kompressorlosen EMW Zweitakt-Dieselmotor empfehlen wir besonderer Beachtung.

Bezugsquellen-Nachweis

Ein Branchenregister von Lieferfirmen und Unternehmungen für Hafen-, Kanal- und Schiffbau, Werften, Wasserbau und Binnenschiffahrt einschließlich Gütertransport und Eilfrachtverkehr

Die Mitglieder des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt werden gebeten, bei Bedarf sich obenstehender Firmen zu bedienen.

eitschrift für Binnenschiffahrt

ausgeber: Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt e. V. Gegründet 25.VI.1869
äftsstelle und Schriftleitung: Berlin NW 87, Klopstockstraße 42, Fernruf Hansa 2744, 2745, 2755

ahrgang der Mitteilungen des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V.



Heft Nr. 24
2. Dezemberheft 1928

INHALTSVERZEICHNIS:

Erscheint
2 mal monatlich
Einzelpreis:
Mark 1.25

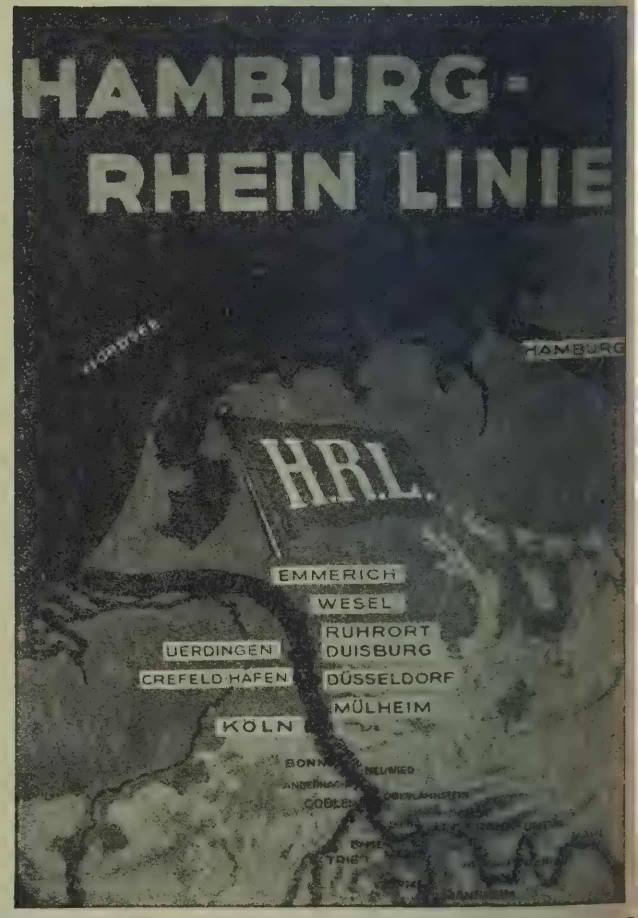
ammut-Verlag G. m. b. H., Berlin S 14, Wallstraße 56

sprech-Anschluß: Verlag F 7 Jannowitz 4570 · Fernsprech-Anschluß: Druckerei F 7 Jannowitz 0862
scheck-Konto: Berlin 150214 ▪ Bank-Konto: Commerz- und Privatbank, Dep.-Kasse CD, Wallstraße 27


MAN


M·A·N


MOTOREN-WERKE MANNHEIM A.G.
VORM. BENZ ABT. STATIONÄRER MOTORENBAU
Dieses Patent
KOMPRESSORLOSE
DIESELMOTOREN
Grösste
Betriebssicherheit
Sparsamsten
Verbrauch
Höchste
Formvollendung
MWM PATENT BENZ
verbürgt
Qualität!


HAMBURG-
RHEIN LINIE
HAMBURG
H.R.L.
EMMERICH
WESEL
RUHRORT
UERDINGEN
DUISBURG
CREFELD HAFEN
DÜSSELDORF
MÜLHEIM
KÖLN
BONN


MARGGRAFF


GARDNER
kompressorlose
Rohöl- u. Diesel-Motoren
direkt umsteuerbar
ohne Wendegetriebe
Von 36 bis 500 PS
3, 4 und 6 Zylinder
Benzin-Motoren von 10-120 PS
EDUARD GOEDICKE
GARDNER-MOTOREN
HAMBURG 11
Steinhöft 9 — Elbhof
Verlangen Sie unverbindliche Angebote


EIN URTEIL DER PRAXIS
B·U·B DIESEL
Der 34 P.S. kompressorlose B · U · B Diesel-Motor 4 Zyl. arbeitet in meinem Frachtschiff „Else", etwa 80 t groß, es hat trotz seines flachen Bodens sehr gute Fahrt; der Motor arbeitet ohne die kleinste Erschütterung vollständig geräuschlos, die Verbrennung ist so rein, daß Auspuffgase nicht wahrnehmbar sind. Staunend gering ist der Schmierölverbrauch, verblüffend leicht springt der Motor an. Ich bin glücklich, eine so gute und sparsam arbeitende Maschine zu besitzen. Meine Erwartungen sind weit übertroffen
H. Hachten
Bohn & Kähler A.G. Kiel
MOTOREN- UND MASCHINENFABRIK
VERTRETERBESUCH, PROSPEKTE KOSTENLOS

Gebrüder Sulzer

Aktiengesellschaft

Ludwigshafen am Rhein

Kompressorlose Zweitaktmotoren für die Binnenschiffahrt

Bei Leistungen bis 00 PS mit Wendegetriebe oder Wendeschraube

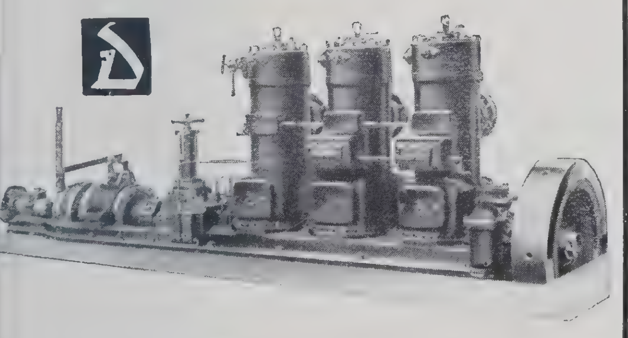


Leistungen über 200 PS. direkt umsteuerbar

Das oben abgebildete Kranschiff der Rheinstrombauverwaltung Koblenz erhielt zwei mit Generatoren gekuppelte kompressorlose Zweitakt-Motoren von je 160 PSe. Die Generatoren arbeiten entweder auf das Netz für das Hubwerk oder auf die Propeller-Antriebsmotoren, deren Drehzahl durch ein Uebersetzungsgetriebe reduziert wird.

SCHIFFS-DIESELMOTOREN

in Zweitakt- u. Viertaktausführung mit und ohne Kompressor von 8 PSe bis 13000 PSe für See- und Flußschiffe

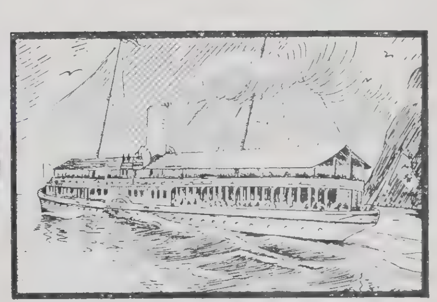


Kompressorloser Zweitakt-Bootsdieselmotor mit Wendegetriebe - Bauart 3 KZ 32 - 105 PSe

Deutsche Werke Kiel
• AKTIENGESELLSCHAFT •

Kiel, Postschließfach
Drahtanschrift: Deweka
Fernruf Kiel 6300-6314





Sichere Befehlsübermittlung

von der Kommandobrücke an die Maschine ist gerade für Binnenschiffe wegen der zahlreichen Manöver beim An- und Ablegen, in Schleusen, beim Schleppen und auf stark befahrenen Wasserstraßen unbedingt erforderlich. Daher eignen sich für die Befehlsübermittlung am besten

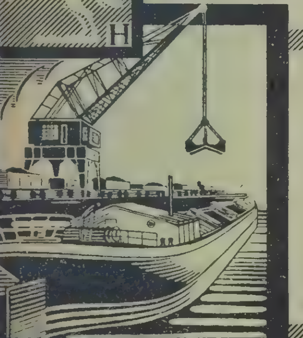
elektrische Maschinentelegraphen für Binnenschiffe,

die wir auf Grund jahrzehntelanger Erfahrungen nach unserem in der Seeschiffahrt erprobten System durchgebildet haben. / Störungen wie bei mechanischen Anlagen und Mißverständnisse wie bei Sprachrohren sind ausgeschlossen. Die Handhabung ist äußerst einfach, und die Sicherheit der Uebertragung unabhängig von der Entfernung und der Anzahl der Apparate. / Verlangen Sie unsere Prospekte!

GELAP

Gesellschaft für elektrische Apparate m. b. H.
Berlin-Marienfelde

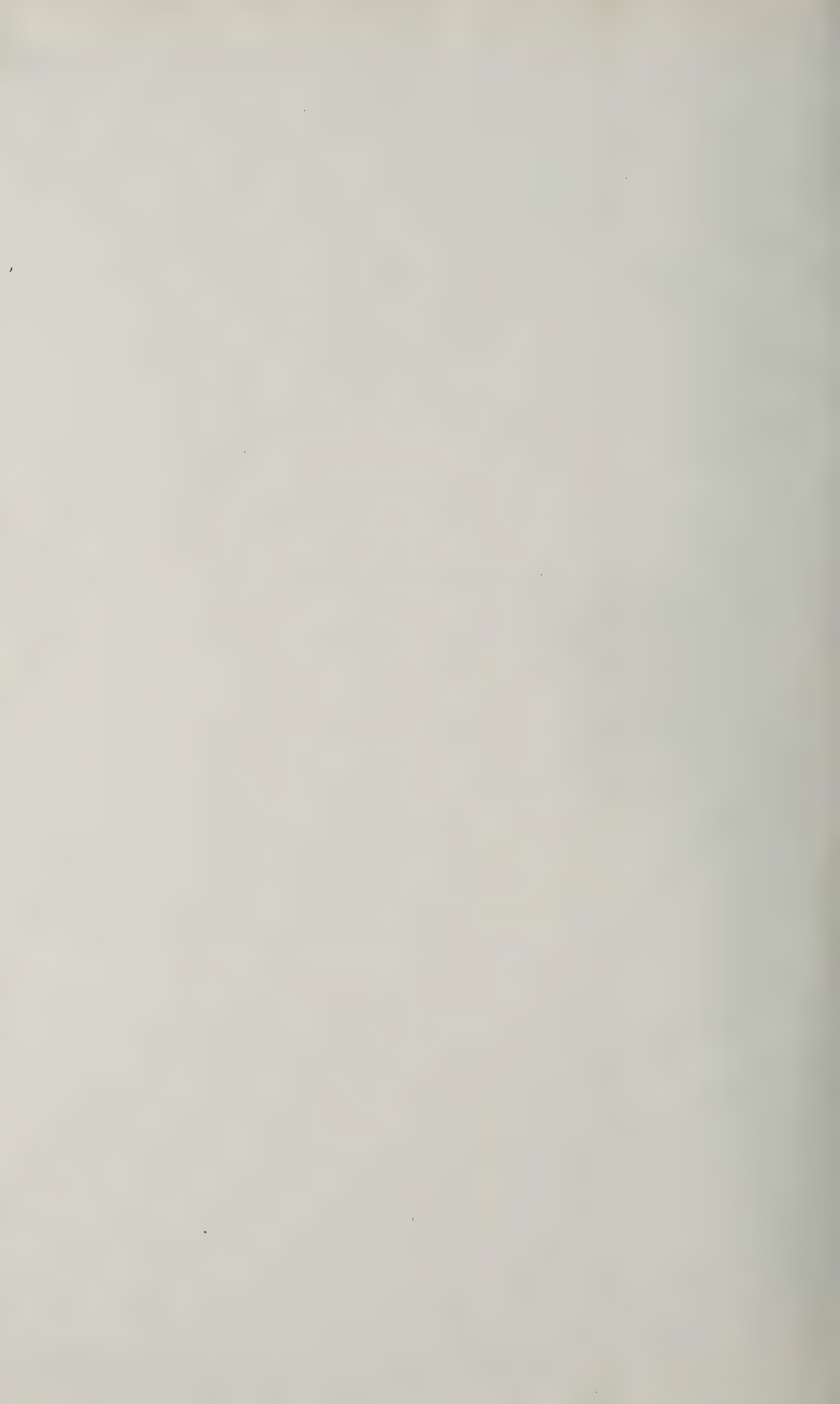



V
H



Herausgeber: Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt e. V., Berlin NW 87, Klopstockstr. 42. / Verlag: Mammut-Verlag G. m. b. H., Berlin S 14, Wallstr. 56. / Verantwortlich für die Schriftleitung: Syndikus Erich Schreiber, Berlin NW 87, Klopstockstr. 42. Für die Anzeigen verantwortlich: Max Schievelkamp, Berlin-Pichelswerder. / Druck: Inseldruckerei G. m. b. H., Berlin S 14, Wallstr. 56.












UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 086507776